10e Année ⌀ N° 458 Prix : UN franc. (Étr. 1 fr. 50) 29 Juin 1907

Le GRAND PRIX de l'A.C.F.

NUMÉRO SPÉCIAL
DE

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie, 90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT — VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE — PARFUM LA CORRIDA

EXIGER LA MARQUE — CATALOGUE FRANCO

3 Nouveaux Modèles

CLÉMENT

que l'on ne saurait trop admirer

La **Course sur route** à 275 fr. Machine légère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).

La **Touriste** à 275 francs avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.

La **3 vitesses** avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés.

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

Le Thé Mexicain du Dr Jawas

L'obésité altère la santé détruit la beauté et vieillit avant l'âge; si vous voulez rester toujours jeune et mince, prenez deux à trois tasses par jour du **Thé Mexicain du Dr Jawas** et, en quelques semaines vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé et sans aucun régime.

C'est une véritable cure végétale, dépurative et absolument inoffensive.

SUCCÈS CONSACRÉ

Se méfier des Contrefaçons

Prix de la Boîte 5f, les six Boîtes 28f, fco et tre mandat; dans tous Pharmacie
Dépôt : Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

CYCLES & MOTOCYCLE

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUE

toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOI

L'INTERMÉDIAIRE — PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

Canon lançant des obus garnis pour MM. les chauffeurs qui veulent absolument faire du dix kilomètres à la minute.

— Vous m'avez demandé un cheval de tout repos pour le gosse... je vous amène un carcan qui a une jambe de bois.

— Et qu'elle méthode employez-vous pour apprendre à nager...
— Celle des petits chiens, je vais commencer par vous f...iche à l'eau.

— Le pneu ayant crevé, la voiture fit panache...
— Voila ce que c'est que d'avoir de mauvais pneus... moi j'ai des « Gaulois » je suis tranquille !

RECORD UNIVERSEL

CERTIFICAT OFFICIEL DE RÉGLAGE
CHRONOMÈTRE
"LE ROYAL"
à ANCRE NON MAGNÉTIQUE

BOITE ACIER — 25f. A L'ESSAI Garantie 10 ans — BOITE Vieil ARGENT

OBSERVATOIRE NATIONAL DE BESANÇON

Sté de Chronométrie Française
à BESANÇON
Catalogue illustré de Montres Régulateurs bois Bijouterie

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

DÉFIEZ-VOUS, Mada

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les s au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-post
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Pa

PLAQUES
RADIO-BROM GUILLEMINOT
ULTRA-RAPIDES

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Voptorp (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

CYCLISTES-CHAUFFEURS

Les COMPRIMÉS de KOL

du Dr HECKEL, donnent FORCE - VIGUEUR - RÉSISTAN
Deux Comprimés par heure en moyenne
Phie VIAL, 20, rue de Châteaudun, et dans toutes les Pharmac

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

PRODUITS DE BEAUTÉ

Protection de l'épiderme, contre le froid, les intempéries, les poussières de la route, etc., assurée par la *Crème des Walkyries*. Indispensable, surtout en hiver, aux personnes exposées au froid et aux intempéries (sportsmen, cyclistes, automobilistes, yachtmen, etc.). Préserve des gerçures, engelures, rougeurs du nez, congestion des pommettes, etc.
Le pot, franco 10 fr.

Rosée d'Orient fait disparaître : taches, taies, filets rouges des *yeux*, irritation, rougeurs, gonflement des paupières ; arrête sécrétions de l'œil; conserve la vue. Donne au regard : charme, expression. Produit inoffensif, très recommandé aux sportsmen. Le flacon 5 fr.;

Rides, sillons, patte d'oie, etc., traités avec succès par la *Cytophylline* qui revivifie, les muscles et tissus.
Le pot, franco 12 fr.

Réduction. Amincissement, par la *Pate Cardinal* qui fait disparaître bajoues, doubles mentons et tout dépôt graisseux ; permet d'obtenir des doigts minces, fuselés, une main aristocratique.
Le pot, franco 8 fr.

Taches de rousseur. Hâle. Masque de grossesse, disparaissent par le *Lait Calypso*, le meilleur pour toilette et beauté.
Le flacon 5 fr.; franco colis postal 6 fr. 25.

Points noirs. Points blancs. Comédons. Épidermes gras. luisants, guéris radicalement par la *Lysalbine*, qui donne velouté et fraîcheur au teint.
Le flacon 10 fr ; franco colis postal 11 fr. 25

SOCIÉTÉ ATHÉNA : 10, rue du Mont-Thabor, Paris

SIROP POLYFORMIATE

du Dr CHAPELLE

Anémie - Neurasthénie - Albuminurie
Grippe - Faiblesse Générale - Convalescenc

PUISSANT STIMULANT DE TOUS LES MUSCLES

Phie LOISEAU, 7, rue du Rocher, PARIS et princles phie

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à Bruxelles. *Envoi Fco du Catalogue.*

FEMINA Photographie **BON** de réduction 5 % sur les tari
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue d Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remis
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Juin 1907 — N° 458
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

SZISZ, VAINQUEUR DU PREMIER GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Le Grand Prix de l'A. C. F. se disputera pour la seconde fois mardi prochain 2 juillet, sur le Circuit de la Seine-Inférieure. Les concurrents auront à couvrir dix tours de ce Circuit, soit 770 kilomètres, avec une quantité fixe d'essence de 231 litres, soit 30 litres par 100 kilomètres. L'année dernière, le premier Grand Prix de l'A. C. F. fut gagné par Szisz. Il se disputait en deux journées. Les 1.238 kilom. 160 m. du parcours total furent couverts par le vainqueur en 12 h. 14 m. 7 s., moyenne à l'heure 101 kilom. 198 m.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

LE GRAND PRIX DE 1907

par C. FAROUX

Pour le Grand Prix de l'A. C. F. de 1907, la limite de poids a été abandonnée ⁄ Elle a été remplacée par la limite de consommation ⁄ Pourquoi ce nouveau règlement est-il préférable?

Le Grand Prix de 1907 offre un intérêt particulier, en raison de ce fait qu'une nouvelle réglementation y sera mise en vigueur. La fameuse limite de poids est en effet abandonnée et remplacée par la limite de consommation. Quelles considérations ont amené ce revirement dans l'esprit de nos dirigeants ? Que faut-il penser au juste du nouvel ordre de choses ? Voici ce qu'il nous a paru intéressant d'exposer à nos lecteurs.

C'est en 1902, après Paris-Berlin, épreuve dans laquelle les Mors victorieuses pesaient plus de quatorze cents kilos, qu'on vit apparaître dans les nouvelles réglementations la clause du poids limité.

Il fut décidé que dans la catégorie des grosses voitures — celle-là seule nous intéresse présentement — tous les véhicules concurrents devraient satisfaire à la double condition suivante :

1° Peser moins de mille kilos (ce maximum fut élevé à 1.007 kilos en cas d'allumage par magnéto) ;

2° Etre entièrement, et de toutes pièces, construites dans leur pays d'origine.

Incidemment, à propos de cette dernière clause, je signale une particularité assez peu connue. Pour les matériaux employés dans la voiture, on exigeait qu'ils fussent établis dans le pays d'origine, à l'exception des fers doux de la magnéto et des toiles des pneumatiques. Les premiers venaient alors presque exclusivement de Suède, les secondes étaient fournies par les filateurs belges.

Ce règlement demeura cinq ans en vigueur : il rendit d'énormes services et fit faire des progrès incalculables à la métallurgie. La puissance massique des moteurs s'accrut de façon presque incroyable et les spécialistes de la sidérurgie, talonnés par les constructeurs intéressés, créèrent de nouveaux métaux (aciers à teneur de nickel, de vanadium, de tungstène, de titane...) qui reculèrent officiellement à des limites insoupçonnées les coefficients de résistance élastique. En même temps, les pièces en mouvement s'allégeaient, les problèmes de carburation connexes à la vitesse angulaire étaient supérieurement résolus, en sorte qu'il y avait tout lieu de se féliciter du nouveau règlement.

Les inconvénients du poids limité

Cependant, ses heureux effets, par un phénomène assez naturel, s'atténuaient à mesure que le temps passait. Une industrie seulement était directement poussée à travailler : celle de la métallurgie. Il faut reconnaître que la technique du moteur demeurait à peu près stationnaire.

En outre, la seconde clause favorise nettement les industries accessoires étrangères au détriment des françaises. Nos rivaux, qui étaient nécessairement clients d'Arbel, de Lemoine, de Holtzer, de Grouvelle-Arquembourg, etc., durent tout tirer d'eux-mêmes pour satisfaire aux prescriptions édictées. En d'autres termes, le règlement, tel qu'il était établi, fonctionna à la manière d'une arme à double tranchant.

Il importait, pour toutes les raisons que je viens d'exposer, d'employer une méthode de qualification qui influât directement sur la construction. On n'avait, il est vrai, que l'embarras du choix, mais une question préalable se posait :

Fallait-il laisser la plus entière liberté aux constructeurs (comme le faisait l'ancien règlement à la limite de poids) ou le nouveau règlement devait-il, au contraire, orienter leurs recherches ?

Pas d'hésitation : il fallait adopter le second procédé, sinon, impossible de tirer des enseignements bien précis. Des voitures ne sont équitablement comparables que si elles présentent des points communs.

La Commission Sportive, après avoir mûrement réfléchi, s'arrêta à la meilleure solution possible. Une automobile n'étant rien autre qu'un transformateur d'énergie, on décida d'allouer à chaque concurrent la même quantité d'énergie au point de départ des transformations. Celui qui arrive premier dans ces conditions est celui qui a su perdre le moins de cette précieuse énergie au travers de ses multiples transformations et des diverses transmissions de mouvement. Meilleur moteur, meilleur carburateur, meilleure boîte de vitesses, meilleure transmission : voilà ce que nous donneront les vainqueurs du Grand Prix de 1907.

Voici comment on fut amené à n'imposer aux voitures du Grand Prix qu'une seule condition : celle que leur consommation n'excédât pas 30 litres aux 100 kilomètres.

La première course d'automobiles, 1888.

Ce fut, à proprement parler, un walk-over. Un seul concurrent se présenta, le comte de Dion, sur son tricycle à vapeur de Dion, Bouton et Trépardoux.

Cette méthode de qualification, excellente dans son principe, est-elle irréprochable dans son application ? Je ne le pense pas. Le mot fraude vient immédiatement à la bouche. Mais cette crainte n'est pas justifiée, les membres de l'A. C. F. ont pris de telles précautions que toute critique de cet ordre peut être écartée.

Mais il y a autre chose. En premier lieu, la quantité d'essence allouée (30 litres aux 100 kilomètres) est trop forte. Puisque — et c'est fort bien pensé — il n'est pas tenu compte dans le classement de l'économie réalisée sur cette quantité, puisque, d'autre part, la quasi-totalité des concurrents de 1906 a encore augmenté les dimensions du moteur, ce chiffre a encore le défaut, pour cette année, de pousser au trop gros moteur : je persiste à penser, comme j'ai eu souvent occasion de l'écrire, qu'il aurait fallu se tenir à 25 litres par 100 kilom.

Deuxième point. L'idée directrice du nouveau règlement, c'est de placer tous les concurrents sur un pied parfait d'égalité au départ des transformations d'énergie, qui est le réservoir d'essence. Or, tous les carburants n'ont point même pouvoir calorifique. Imposer à tous les concurrents une même essence ? On ne pouvait y songer. Mais le règlement ne dit rien à l'égard de ceux qui croiront devoir employer un carburant autre que l'essence.

Trente litres seront suffisants

Au surplus, nous pouvons nous rendre compte nous-mêmes qu'il est aisé de se tenir dans la limite indiquée. Prenons, par exemple, ce moteur à 4 cylindres de 170 × 150 monté sur une voiture du Grand Prix dont les roues motrices ont 880 de diamètre — supposons qu'il y ait une démultiplication totale en grande vitesse de 4/3 ; je veux dire : admettons que lorsque le moteur fait 4 tours, les roues arrières en font 3. Cette hypothèse est, d'ailleurs, voisine de la vérité.

Pour chaque tour de roue, la voiture avance de 2 m. 765, donc, pour couvrir 100 kilomètres, il faudra :

$$\frac{100.000}{2.7650} = 36.166 \text{ tours de roue}$$

qui correspond à :

$$\frac{36.166 \times 4}{3} = 48.222 \text{ tours du moteur,}$$

c'est-à-dire à

$$\frac{48.222}{2} = 24.111 \text{ cylindrées totales.}$$

Or, la cylindrée de notre moteur de 170 × 150 a pour valeur 13 lit. 620.

Il s'ensuit donc que, sur ce parcours de 100 kilom., nous aurons aspiré

$$24.111 \times 13.620 = 328.392 \text{ litres}$$

de mélange carburé. Nous faisons, d'ailleurs, l'hypothèse la plus défavorable, puisque nous admettons implicitement que chaque cylindrée partielle se remplit entièrement de gaz à la pression atmosphérique. Or, 1 mètre cube d'air pèse 1 gr. 293 à la pression atmosphérique et à la température ordinaire, et d'un autre côté, 1 kilo d'essence exige, pour sa combustion, 15 kil. 3 d'air : par suite, la quantité d'essence consommée à pleine admission est de 21.752 kilos d'essence, c'est-à-dire,

$$\frac{21.752}{0.720} = 30 \text{ litres environ.}$$

Mais nous nous sommes placés volontairement dans le cas le plus défavorable, en sorte qu'on peut affirmer que la consommation sera certainement inférieure à 30 litres aux 100 kilomètres. Quant au temps employé à franchir cette distance, il nous suffira de considérer que le régime normal de vitesse angulaire est de 1.200 tours ; or, le moteur devant faire 48.000 tours environ, le temps nécessaire sera de 40 minutes.

Il sera supérieur, dans la réalité, en raison des ralentissements commandés par les virages et les rampes : raison de plus pour que la consommation demeure encore inférieure aux 30 litres.

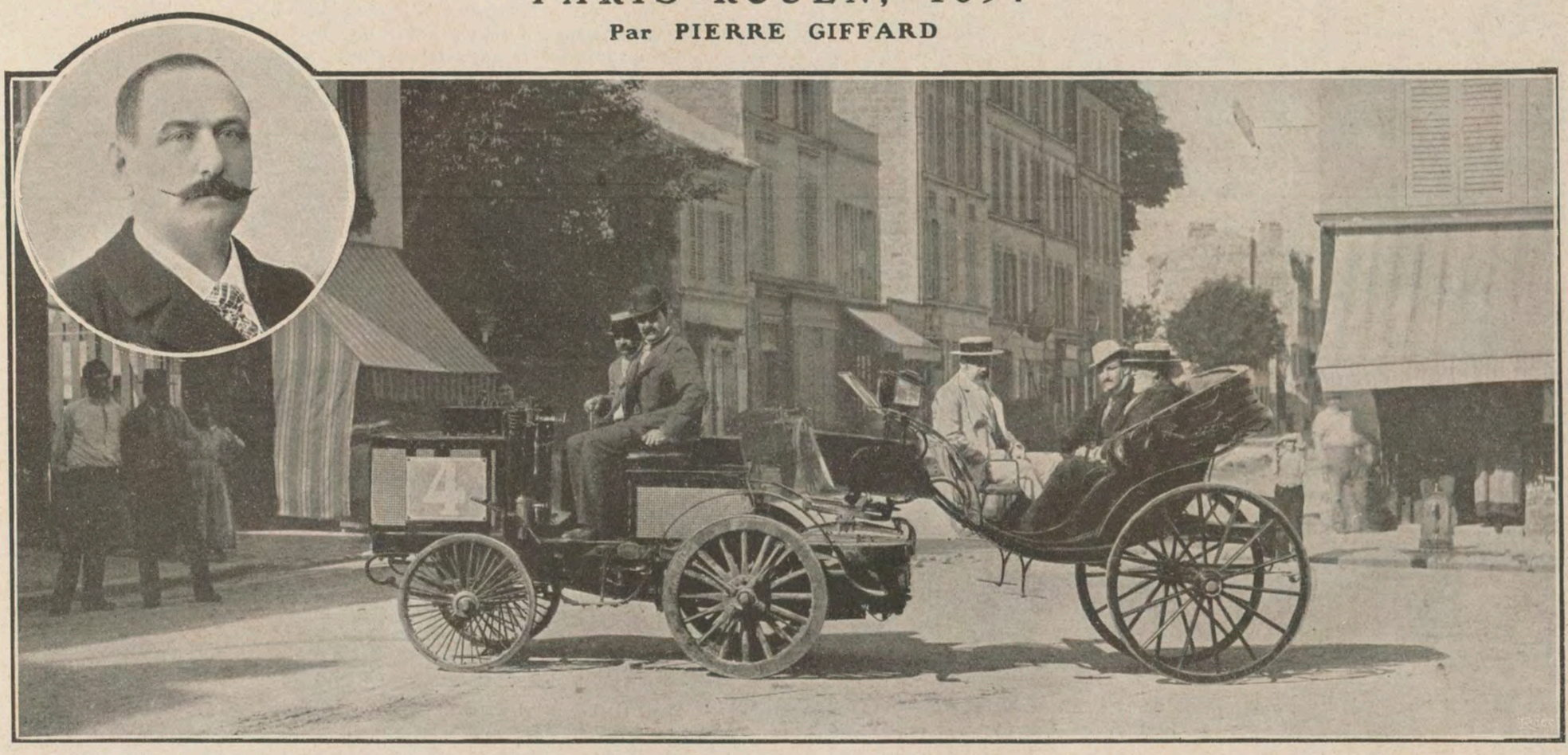
Il faudra baisser ce chiffre l'an prochain comme il faudrait le baisser chaque année un peu plus, en relation directe avec les progrès du moteur et de la transmission.

C. Faroux.

LA PREMIÈRE COURSE

PARIS-ROUEN, 1894

Par PIERRE GIFFARD



Pierre Giffard *qui organisa, au* Petit Journal, *la première course d'automobiles.*

Le Tracteur de Dion-Bouton. Sur le siège d'avant, le comte de Dion et M. Bouton.
Ce tracteur à vapeur, attelé à une victoria, arriva 1er à Rouen, ayant couvert les 126 kilomètres en 5 h. 40 m Le jury ne lui décerna que le second prix, quoiqu'il eût fourni la meilleure vitesse, car sa puissante machine ne répondait pas aux desiderata du règlement.

Pierre Giffard, qui fut le promoteur du mouvement cycliste et automobile en France, raconte à nos lecteurs ses souvenirs de la première course d'automobiles qu'il organisa, il y a treize ans, avec le *Petit Journal*. Le départ fut donné le 22 juillet 1894 à la Porte-Maillot et le but de la Course était le Champ de Mars de Rouen.

La première course d'automobiles?

Rien de commun, vous le pensez de reste, avec ce que l'on voit aujourd'hui. Ce fut beaucoup plus simple.

Et pourtant, treize années à peine se sont écoulées depuis le 22 juillet 1894, qui vit se dérouler, entre la Porte-Maillot et le Champ de Mars de Rouen, le concours du *Petit Journal*.

Car la course, sous peine de se voir arrêtée dans son essor par les préfets, un peu estomaqués de ce sport inattendu et bruyant, avait dû prendre les allures et le titre d'un concours.

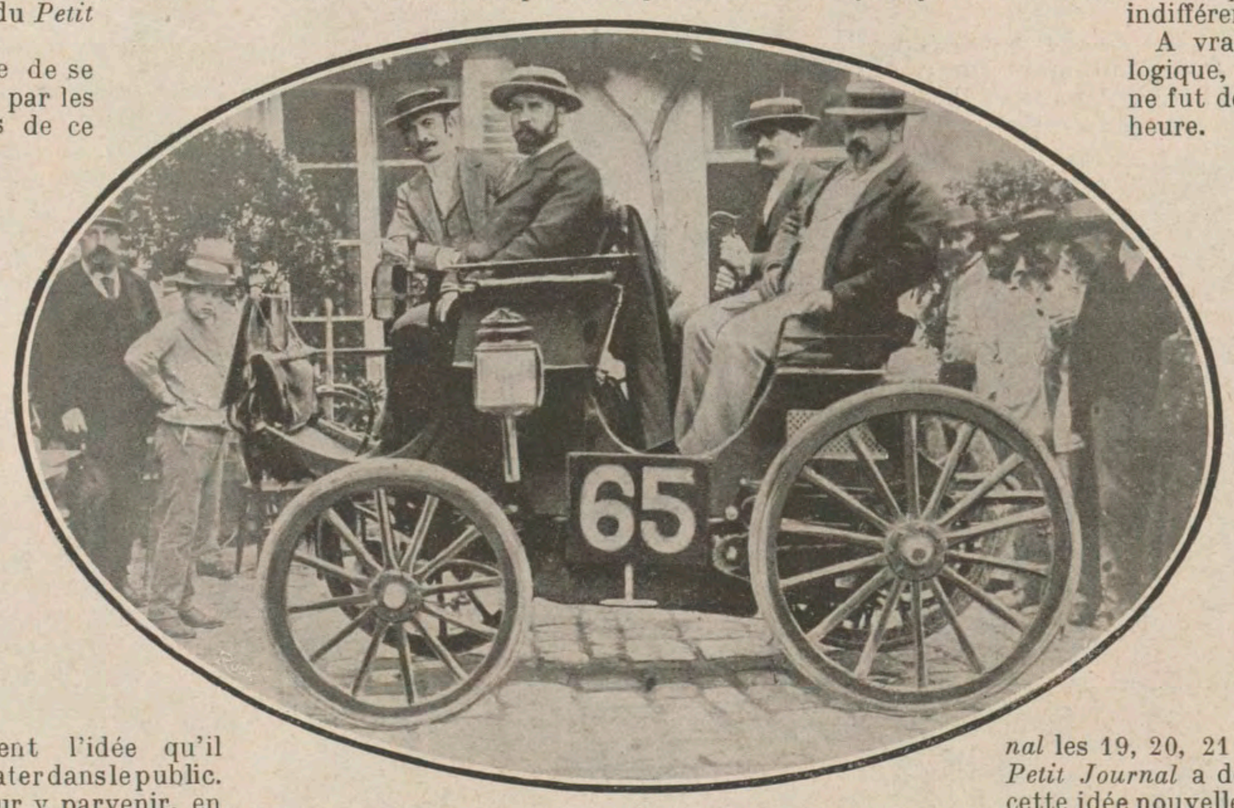
Défense de dépasser 17 à l'heure ! On fit 30 et plus, naturellement. Mais ça ne comptait pas.

D'ailleurs, le grand manager de l'épreuve, qui est resté mon meilleur ami, s'était dit qu'une course à toute volée, entre ces intrépides conducteurs, inventeurs et constructeurs, à travers des villes et villages où jamais n'avait apparu l'ombre d'une voiture « sans chevaux », risquerait de compromettre effroyablement l'idée qu'il voulait, au contraire, acclimater dans le public.

Et le mal qu'il eut pour y parvenir, en allant doucement, le confirme joliment, je vous en réponds, dans l'idée qu'il se faisait du danger couru, frôlé à toute minute par l'innovation à peine sortie de son nuage de fumée bleuâtre, et âcre, oh! combien!

En ce temps-là, Charron pédalait comme un sourd sur sa bicyclette, et vous ne l'eussiez pas fait monter dans une de ces « machines-là » autrement que pour l'entendre répéter que ce n'était pas sportif.

Il n'était pas le seul, du reste, parmi les sportifs d'alors, à ne vouloir « rien savoir de l'automobile ».



Le phaëton Peugeot, classé premier.
Ce phaëton à 4 places, moteur à gazoline, arriva second à Rouen, à 5 h. 45. Les maisons Peugeot et Panhard se partagèrent le premier prix. — Sur le siège d'avant, au premier plan, M. Clément.

La bête, toute en engrenages, en essence allumée ou en boisseaux de charbon, suivant qu'elle fonctionnait à la gazoline ou à la vapeur, n'avait rien d'attirant pour les athlétiques.

Fournier, lui aussi, la voulait ignorer. Et combien d'autres, à commencer par René de Knyff, que toute cette mécanique huileuse laissait encore indifférent!

A vrai dire, et c'est tout à fait logique, pas un sportif de l'époque ne fut des chauffeurs de la première heure.

Les fervents du début furent, au contraire, des touristes-nés, des industriels, des ingénieurs, des chercheurs, des gens « à la papa », point du tout des *kilometerfresser*, ces avaleurs de kilomètres dont on parle à Berlin.

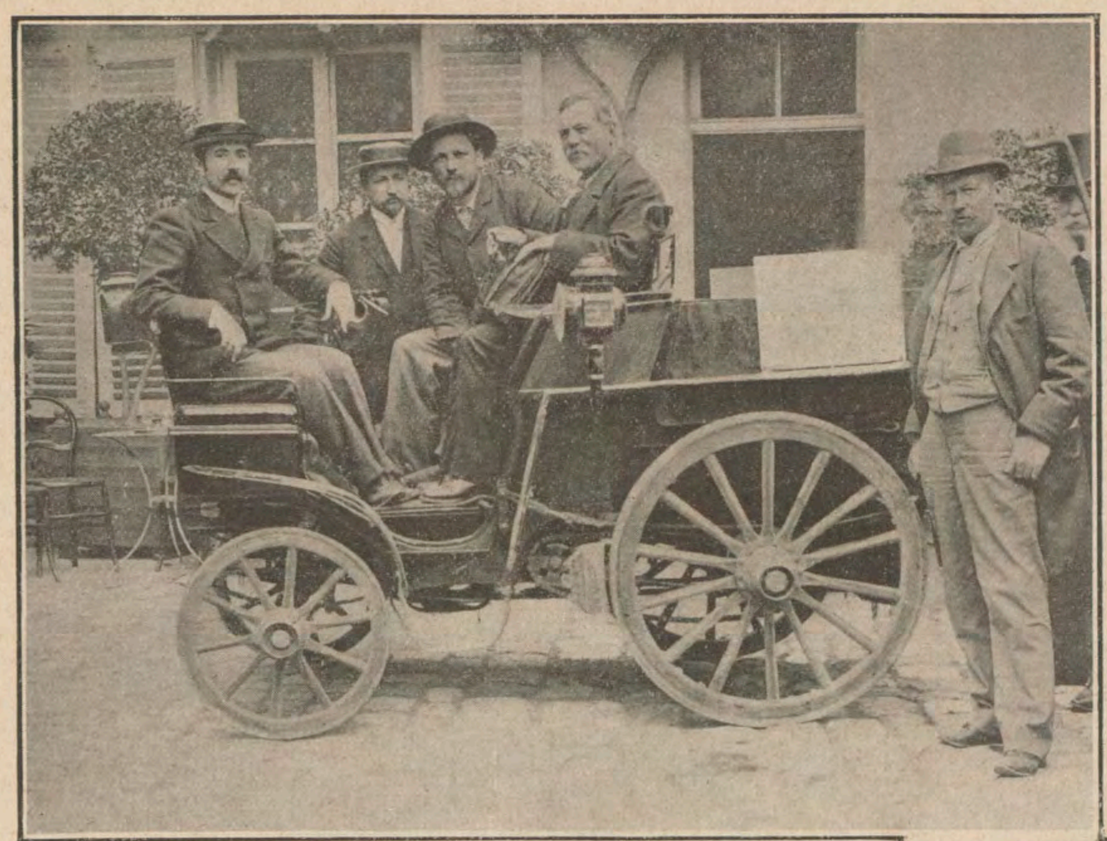
L'initiative du *Petit Journal*

L'épreuve était ainsi qualifiée dans les colonnes du *Petit Journal*. Je copie les papiers du temps, et l'on dirait que c'est déjà très loin derrière nous :

« CONCOURS DE VOITURES SANS CHEVAUX, ouvert par le *Petit Journal* les 19, 20, 21 et 22 juillet 1894. — Le *Petit Journal* a décidé d'organiser, etc. Dans cette idée nouvelle, se retrouve la préoccupation constante que nous avons montrée depuis plusieurs années : pousser au développement des exercices en plein air, du tourisme, du bien-être social par la locomotion, individuelle ou collective (*sic*) facilitée sur les grandes routes au gré de chacun. »

J'étais satisfait de cette formule en quatre lignes. Quand je la relis aujourd'hui, elle me produit toujours le même effet. Elle décrit bien ce que l'on devait voir et ce qu'on a vu depuis.

Marinoni, toujours prêt à épouser les idées neuves, surtout lorsqu'elles



La voiture à vapeur Serpollet.
Cette voiture, appartenant à M. de Prandières, était chauffée par le pétrole. A la direction, MM. Serpollet et Falconnet.

touchaient à la mécanique, qui était sa spécialité, avait doté l'épreuve de 5.000 francs de prix, dont 2.000 francs pour le premier.

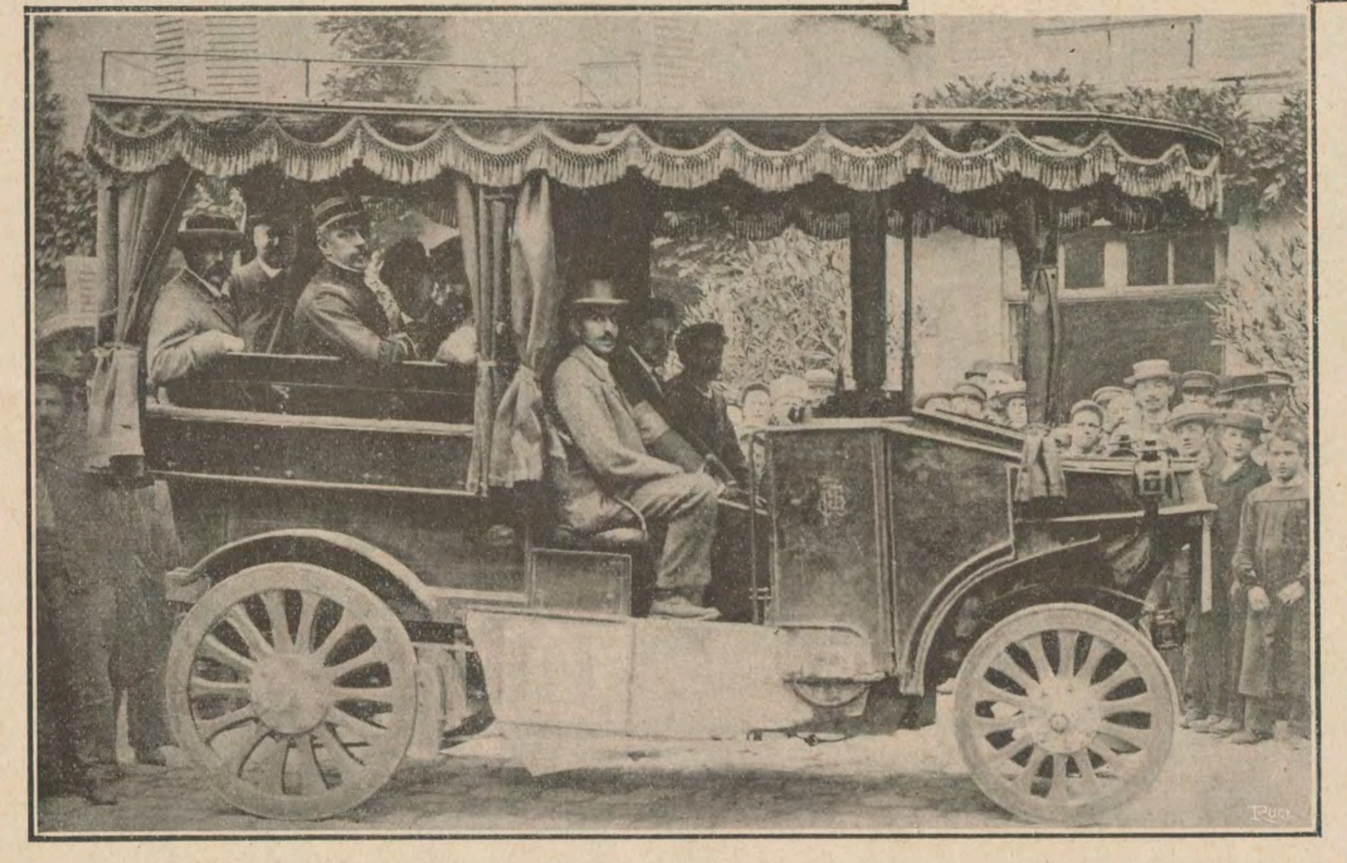
C'était beau, pour l'époque, puisque les rares automobiles qui passaient alors — celle du regretté Serpollet sillonnait Paris à toute heure — ne provoquaient sur leur passage que le dédain ou la risée.

On eut 102 engagements, mais un déchet de 60 0/0 était prévu. Des farceurs, pour quelques francs, s'étaient offert le luxe de s'inscrire, ainsi que divers utopistes.

Mais il restait un lot de concurrents fort surprenant pour la double valeur des conducteurs et des engins : le comte Albert de Dion et son associé, M. Bouton, Serpollet, Archdeacon, Scott, Roger de Montois, pour la vapeur; Panhard et Levassor, les Peugeot et les Benz, pour le pétrole.

Les trois premiers jours de l'épreuve furent consacrés aux éliminatoires. Comme il fallait voir un peu de quoi nos concurrents étaient capables, je leur avais imposé à tous une cinquantaine de kilomètres, démonstratifs de leurs talents et de leurs qualités.

Presque tous ceux que nous supposions capables de fournir l'épreuve éliminatoire la fournirent, qui sur un itinéraire Paris-Mantes, qui sur Paris-Précy, Paris-Corbeil.



La voiture à vapeur Scott.
Cette voiture fut arrêtée entre Vernon et Gaillon par la rupture d'un tube de chaudière. A bord, le capitaine Deplace, mort l'année suivante, à Madagascar.

De sorte que le grand jour — c'était un jour superbe de juillet — ne vit pas beaucoup de non-valeurs s'attarder à la Porte-Maillot. Un défilé d'une trentaine de voitures, autant qu'il m'en souvient, partit gaillardement pour Rouen, par la route classique : Mantes, Vernon, Pont-de-l'Arche.

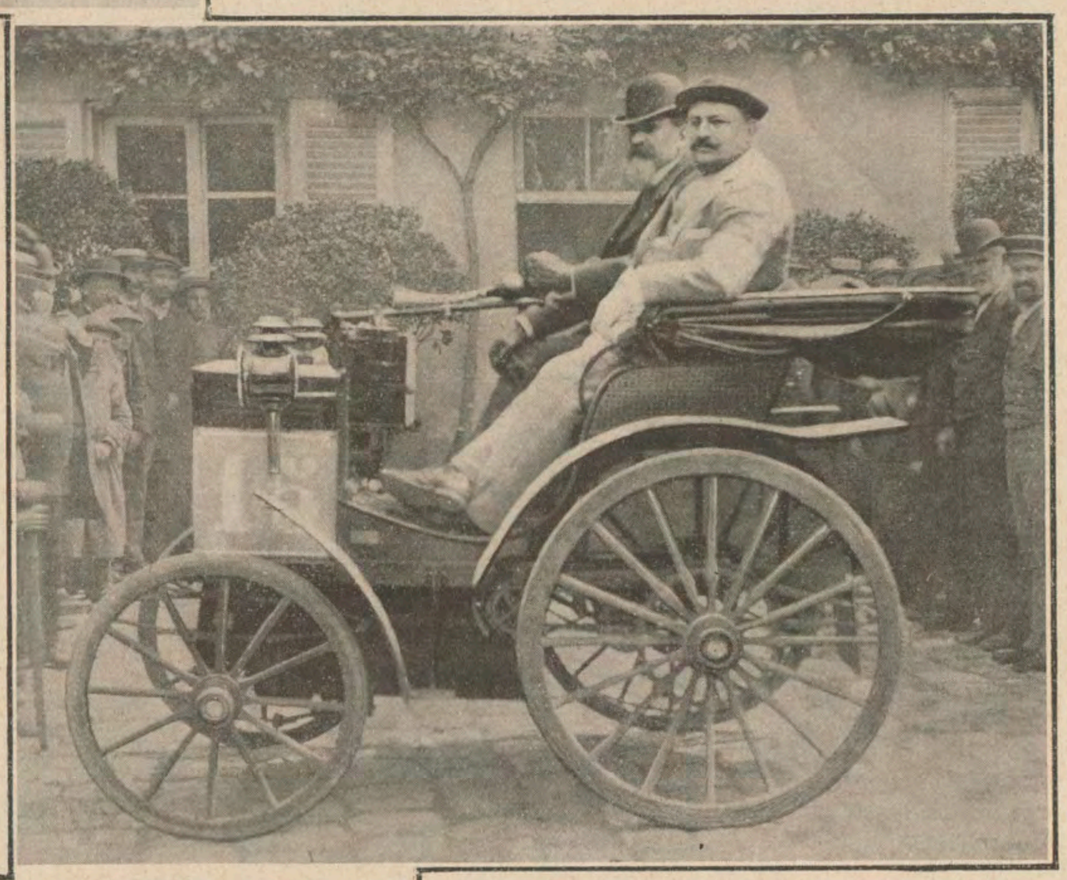
Parmi les voyageurs de la course que nous avions priés de se joindre à nous en techniciens de la mécanique, en conseillers du jury, qui se composait d'incompétences, presque exclusivement, vous reconnaîtrez A. Clément, Falconnet, le capitaine de cuirassiers Deplace, mort si prématurément, l'année d'après, à Madagascar; d'autres, dont le nom m'échappe, et le prince de Sagan.

Les vainqueurs On tremblait qu'il n'y eût des accidents. De fait, pas mal de chevaux, sur la route, se cabrèrent; mais on eut la chance de parcourir les 126 kilomètres de l'itinéraire sans anicroches. Il n'y en eut que des petites, entre les retardaires surpris par la nuit et les pochards des beaux dimanches d'été. C'était inévitable.

La grande voiture de Dion-Bouton arriva longtemps avant toutes les autres à Rouen; mais c'était un véhicule industriel.

Le lendemain, nous décernames entre nous, comme c'était écrit au règlement, dans la salle de rédaction du *Petit Journal*, le premier prix au pétrole, victorieux sous les raisons sociales *ex-æquo* de Panhard-Levassor et des fils de Peugeot frères.

Un instant, la balance pencha pour les Peugeot, parce qu'ils avaient réalisé un gracieux type de voiture à roues de vélo, qui séduisait l'œil et répondait bien au programme du



Le phaéton Panhard et Levassor.
MM. Levassor et Vallin, du *Petit Journal*.
Les voitures Panhard-Levassor prirent les 4e, 7e, 8e et 13e places. La maison Panhard partagea le 1er prix avec Peugeot.

concours, lequel demandait une voiture comme ceci, comme cela, surtout aisément maniable par son propriétaire. Et les voitures Panhard et Levassor avaient contre elles une malencontreuse barre de direction dont on devinait déjà les maléfices, pour peu que la vitesse s'accrût.

Mais je rétablis l'équilibre, et c'était justice, en faisant valoir que le moteur, sans quoi pas de voiture automobile, sortait des usines de l'avenue d'Ivry, que Valentigney s'était contenté de les placer sur des châssis, que le gouvernail à chaîne de transmission, pour être plus précis que la barre, n'en avait pas moins des inconvénients plus sérieux.

Bref, *l'ex-æquo* fut voté à l'unanimité pour le premier prix, qu'on partagea.

Le second fut attribué de même à la voiture de Dion-Bouton, qui allait très vite, si vite qu'elle sortait du programme !

PARIS - BORDEAUX - PARIS

Par L.-B FANOR

La première course de vitesse se disputa sur le parcours Paris-Bordeaux et retour, sans arrêt, le 11 juin 1895 ▱ Levassor termina premier sur le fameux n° 5.

Emile Levassor.
Un des pères de l'automobile en France, gagnant de Paris-Bordeaux-Paris, mort en 1897.

Je suis l'un des gagnants de Paris-Bordeaux-Paris, en 1895, et ces choses-là ne s'oublient pas. M. Levassor mit 42 heures avec cinq chevaux entiers, deux places, — quel boyard ! — alors que le phaéton 16 Peugeot, moins fortuné, n'avait que trois chevaux trois quarts, quatre places. Cette voiture se vit décerner le premier prix. Huit hommes la montaient, qui firent chacun 600 kilomètres sur 1.200.

Trois jours avant la course, un matin, M. Armand Peugeot me toisa des pieds à la tête, avec un drôle d'air. — Ai-je quelque chose qui dépasse ? pensai-je à cette investigation inexplicable...

— Savez-vous, me dit-il, que vous feriez un excellent co-équipier pour l'une de mes voitures.

C'est le poids léger de mon individu — 64 kilos — moins certainement que ma compétence, qui avait intéressé le constructeur. Il y a une douzaine d'années, je ne doutais pas que le moteur à gazoline (!!) fonctionnât comme une lampe, et le carburateur était pour moi un mystère insondable.

J'acceptai de courir, non sans une certaine pointe d'orgueil, car je m'étais dit : quand je serai monté là-dessus, on me prendra pour un mécanicien, et, dans ce temps-là, un mécanicien était assurément quelqu'un de très chic. J'avais hâte de connaître les mécanismes. Aussi, trois jours durant, je harcelai de questions les ouvriers de Peugeot ; si bien qu'à la fin, Doriot, le contremaître, agacé, glaça d'un trait vigoureux mon désir de savoir : « Dites donc, l'amateur, vous commencez par me courir. »

Je me le tins pour dit. Je me présentai au départ fashionablement. J'étais vêtu d'un ravissant costume marron, d'un petit chapeau mou, de gants gris-perle, le tout flambant neuf. Ah ! mes amis, à Etampes j'étais frais.

Prenant comme prétexte mon peu d'épaisseur, on me fit, en route, fourrer trois fois sous la voiture pour serrer un écrou, brider un tube, goupiller le cône... du réservoir, quelque chose comme ça, à ce que je croyais. Tous les cinquante mètres le phaéton avait des pétarades formidables, il paraît que le carburateur avait ses vapeurs et voulait prendre de l'air.

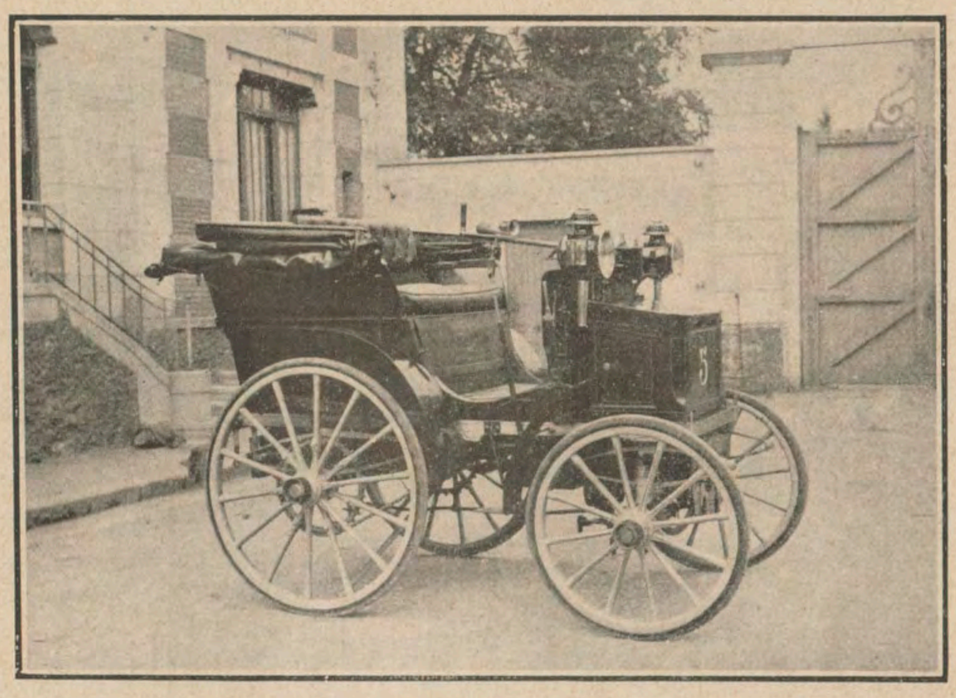
Les joies de la route

Je commençais à la trouver mauvaise ; car mon rôle devait être moins actif. Monté à la gauche du conducteur j'étais surtout chargé de lui indiquer la route qu'il connaissait mieux que moi. J'étais investi, en outre, de la fonction de maître d'hôtel du phaéton. Il m'incombait de chauffer... le tube digestif de mes co-équipiers. A l'avant de la voiture, on avait attaché deux paniers remplis de victuailles, car la course se faisait d'une traite ; mais c'était le diable pour atteindre ces maudits paniers amarrés à la place des capots actuels. J'imitai souvent le chimpanzé et au retour — horriblement glorieux, mais fatigué — je me souviens d'avoir préparé, la nuit, après Angoulême, certains sandwichs auxquels on trouva un goût singulier : j'avais mis de la graisse consistante, au lieu de pâté de foie, sur les tartines ; je m'étais trompé de pot...

Voulez-vous que je vous conte l'incident au bout duquel je me trouvai à payer quatre dents de cheval pour soixante francs !

Laissez-moi vous dire, tout d'abord, que depuis longtemps nous n'avions plus de frein au différentiel. Il ne restait que le frein à main, mais celui-ci ne pouvait agir qu'actionné par le voyageur, en arrière du conducteur, qui lorsqu'il voulait ralentir criait : « Au frein ! » C'était au retour, entre Ruffec et Couhé-Verac, en pleine nuit. Phœbé commençait à cligner de l'œil, mais ne se décidait que paresseusement à nous montrer son pâle et large sourire. Nous étions horriblement fatigués ; les choses prenaient à nos yeux, depuis trop d'heures restés ouverts, des aspects fantomatiques. La lanterne de locomotive à huile placée, à l'avant de la voiture, faisait un feu formidable de loin, mais n'éclairait pas de près.

Le phaéton filait à fond, en descente. Soudain je crie : « Attention ! une voiture devant vous ». Le conducteur, lui aussi, venait de l'apercevoir à trente mètres, allant dans notre sens. Ensemble nous criâmes « Au frein ! au frein ! » désespérément. Pas besoin de vous dire que cette voiture tenait le milieu de la route et n'avait pas de lanterne à l'arrière, pas davantage à l'avant. Mais va voir s'ils viennent, Jean ! Les deux sportsmen de l'arrière du phaéton dormaient à poings fermés, se calant la tête l'un



Le fameux n° 5.
C'est sur cette voiture Panhard-Levassor que Levassor a accompli ce tour de force qui ne fut jamais renouvelé, de tenir la barre pendant 48 heures sans interruption. Il termina premier en 48 h. 47 m., mais la première place fut donnée à la Peugeot n° 6, la première voiture à quatre places.

Le monument de Levassor, par Dalou.
Ce monument pour lequel une souscription fut ouverte il y a dix ans, sera élevé sous peu à la Porte-Maillot.

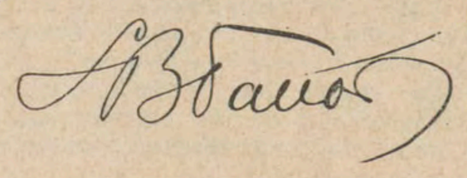
l'autre, avec cette béatitude d'hommes qui savaient que le char de Morphée n'a pas besoin de serre-frein.

Le véhicule qui nous barrait la route était une espèce de guimbarde d'épicière de campagne, couverte d'une bâche. A l'intérieur on y dormait aussi consciencieusement, je vous prie de le croire. Nous n'en étions pas à cinq mètres. Il fallait passer quelque part. Le conducteur de l'auto prit la décision de passer à droite, le cheval aussi. On entendit un cri de femme, le cheval reçut sur le coin de la bouche un coup de clef à serrer les écrous de fusées... mais nous étions sauvés.

« Le coup passa si près que mon chapeau tomba
« Et que le cheval fit un écart en arrière. »

Mon chapeau, en effet, s'était accroché à l'oreillère du cheval qui, au coup de clef que je lui avais donné, s'était rejeté de côté. « Arrêtez dis-je, au mécano. J'ai perdu mon chapeau. » Il s'arrêta malgré lui dans un tas de sable. Les compagnons s'étaient éveillés, se croyant déjà arrivés. Nous revînmes à pied sur le lieu de l'accident et je vis là une scène inénarrable : un Suisse parlant le malgache voulant faire un mauvais parti à une vieille bonne femme qui parlait provençal. L'épicière allait du mécanicien, auquel elle montrait le poing en vociférant, à son cheval dont la bouche saignait, l'embrassant sur les naseaux en criant : « Povre Pouletta ! Povre Pouletta ! »

La « Povre Pouletta », était un splendide canasson si maigre et si vieux que ses côtes ressemblaient à un porte-bouteilles. J'arrangeai l'affaire avec 60 francs. J'avais cassé quatre dents. Etant donné l'endroit et l'âge de Pouletta je me demande encore si les dents n'étaient pas fausses.



Nous devons à l'amabilité de MM. Dunot et Pinat plusieurs des clichés qui illustrent les premières pages de ce numéro. Ils sont extraits de l'excellent ouvrage de Pierre Souvestre : L'Histoire de l'Automobile.

PARIS-MARSEILLE-1896

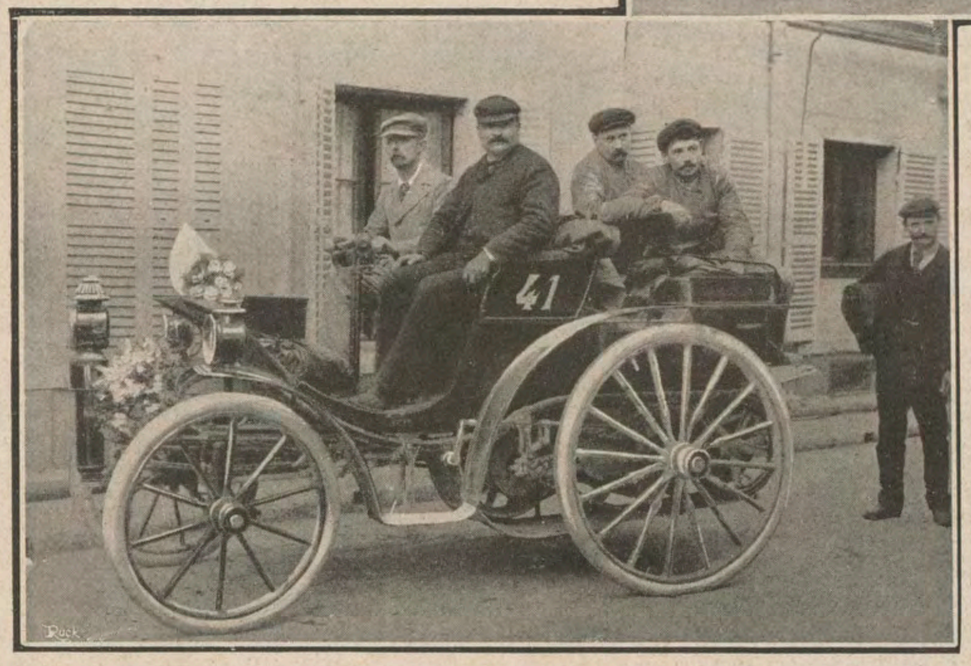
Par Ed. ARCHDEACON

La course Paris-Marseille-Paris se disputa en Octobre 1896, en dix étapes. Elle fut gagnée par Mayade, mort l'année suivante.

Mayade.
Gagnant de Paris-Marseille-Paris. Mort en 1898.

Les voitures Panhard de Paris-Marseille.
En tête, le n° 6, conduit par Mayade qui arriva premier en 67 h. 42 m. 58 s., moyenne 25 kil. 020. Voiture Panhard et Levassor, pneumatiques Michelin.

Vous m'avez demandé quelques souvenirs sur ma course Paris-Marseille-Paris, courue en octobre 1896 (comme le temps passe, cela fait bientôt onze ans!) à bord d'une voiture Delahaye, et dans laquelle j'eus le grand honneur d'arriver quatrième,



La voiture de Ed. Archdeacon.
L'excellent sportsman se classa 4e en 75 h. 29 m. 28 s. sur voiture Delahaye, pneumatiques Michelin.

derrière trois voitures Panhard, en faisant la moyenne fantastique de 22 kil. 62 à l'heure! le vainqueur avait fait 25 kilom. 80. Je n'étais donc pas si loin de lui.

J'eus même l'honneur — dont je ne suis pas peu fier — d'arriver bon premier de la première étape Versailles-Auxerre, battant de 17 minutes la premières des Panhard et Levassor, le numéro 3, dans laquelle l'ami de Knyff, alors tout à fait néophyte en automobile, figurait comme simple passager.

Ces moyennes des voitures de courses des temps héroïques sont amusantes à rappeler et à rapprocher de celles que peuvent atteindre facilement nos voitures de touristes d'aujourd'hui.

Pour ce qui est de mes souvenirs personnels sur cette course déjà si lointaine, je ne crois pas pouvoir mieux faire que de détacher quelques passages des articles, parus au lendemain même de la course dans le journal le *Paris-Velo*, aujourd'hui depuis longtemps défunt.

Je cueille, un peu au hasard, quelques paragraphes de ce récit en m'excusant du décousu qu'ils doivent avoir forcément par suite de la façon même dont ils sont grapillés.

« Rien ne peut traduire l'impression que produisaient sur moi les ovations prolongées dont nos voitures étaient l'objet sur leur passage.

« Sur ce long ruban de route de Paris-Marseille, nous avons bien été acclamés par un million de bouches : à tous les carrefours, à tous les croisements de route, même dans les pays paraissant

E. Archdeacon.
Un des pionniers de la locomotion et de l'aviation.

les plus déserts, des curieux, venus on ne sait d'où, se pressaient par centaines, nous saluant de leurs vivats et de leurs chaleureux souhaits, nous offrant des fleurs et des vins généreux.

« Nul esprit de lucre, nul passion intéressée ne guidait ces hommes : tous avaient saisi que ces automobiles qui dévoraient la route étaient en train de marquer une des plus glorieuses étapes de l'humanité dans sa marche toujours ascendante vers le progrès. Ils acclament non pas des hommes, mais des idées, comprenant que les hommes disparaissent et que les idées restent.

« Les paysans étaient, m'a-t-i semblé, beaucoup plus enthousiastes encore que les citadins : souvent encore plus pratiques que les raffinés des villes, ils ont de suite traduit la supériorité de l'automobile sur le cheval par cet argument « que le pétrole et le charbon coûtent moins cher que l'avoine », argument que j'ai entendu formuler par eux, dans le cours de ce voyage, plus de dix fois sous différentes formes.

« Le citadin, au contraire, a toujours tendance à se reporter, pour en faire la critique, à la question de forme du véhicule, alors qu'on a toutes les peines du monde à lui faire comprendre que la forme n'a rien à voir avec un progrès économique et industriel...

« Un côté amusant de la course était les différentes manières des populations de témoigner leur enthousiasme aux voitures. Du nord au midi, il a toujours été aussi grand, mais dans le midi, il était certainement plus expansif et plus bruyant; les femmes surtout nous acclamaient de tout cœur en nous envoyant parfois de chaleureux baisers... et ma foi, comme dit la chanson, ça fait toujours plaisir.

« Je ne me charge pas de compter les bouquets de fleurs que j'ai reçus par la figure, un peu brutalement parfois, étant donnée la vitesse de mon véhicule. Le plus original, ce fut en Bourgogne, où les vignes sont beaucoup plus fréquentes que les fleurs; j'ai été parfois littéralement bombardé de grappes de raisin; et comme ce dernier, qui était généralement rouge, se mettait en capilotade sous le choc, quelques personnes ont cru, à la vue de mon imperméable maculé, que je venais d'être victime d'un accident de première classe...

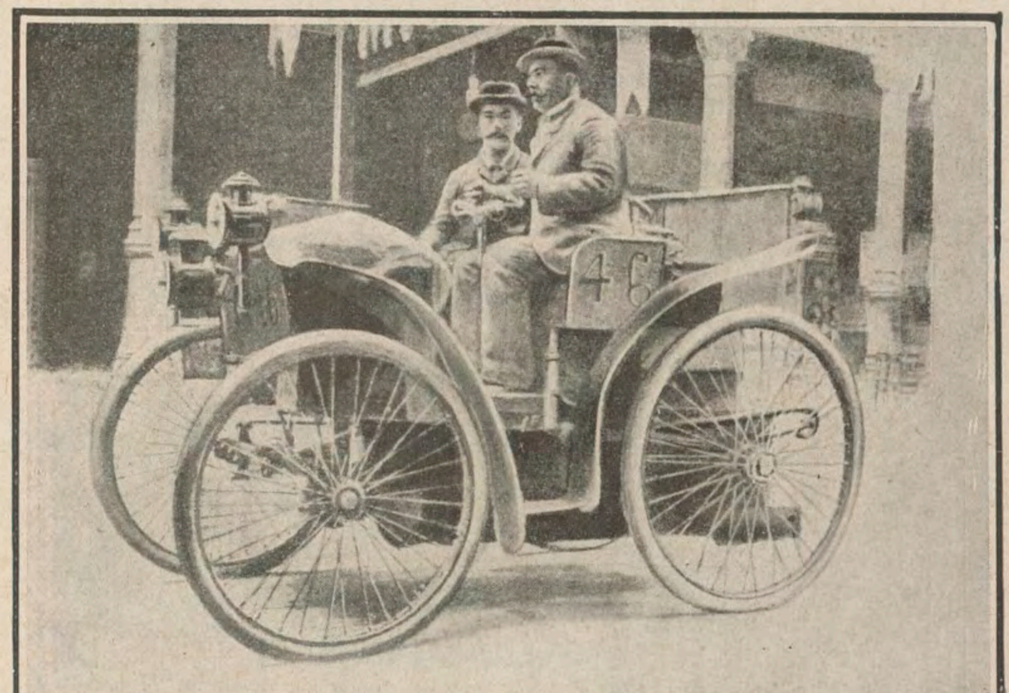
« En dernier lieu, il faut rappeler en quelques mots l'odyssée extraordinaire du courageux comte de Chasseloup-Laubat (qui conduisait une des voitures de Dion) cherchant dans la nuit noire, à la maigre lueur d'une bougie tenue par son digne frère aîné le marquis, un des cylindres de sa machine, égaré par mégarde sur la route! »

Ces récits des temps préhistoriques ont bien leur petit parfum antique, et le récit de nos petites misères du temps passé feront certainement bien rire les chauffeurs de demain et, plus encore, ceux d'après-demain.

Ernest Archdeacon

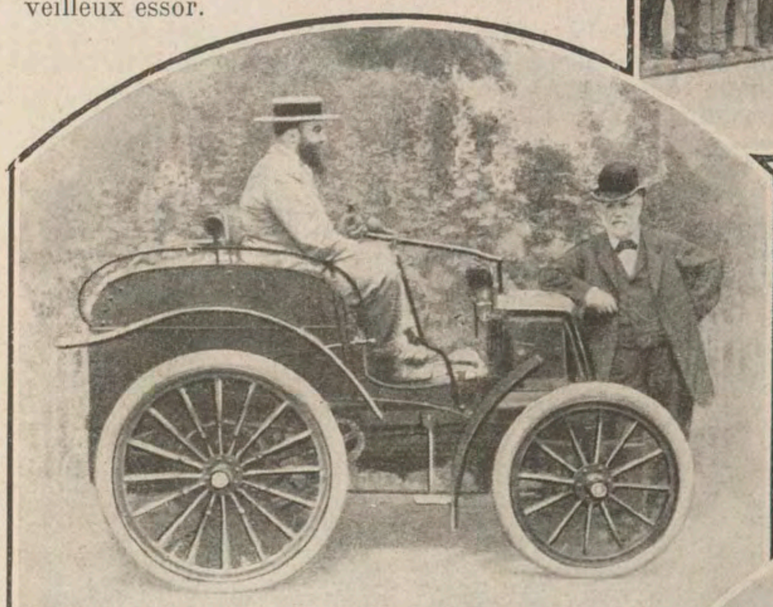
LES PREMIERS PNEUS

C'est grâce aux pneumatiques que l'Automobile fit de si rapides progrès ⁂ Les premiers essais furent curieux et l'on croît rêver lorsqu'on pense qu'ils ne remontent qu'à une dizaine d'années



L'Eclair.
Première automobile ayant roulé sur pneumatiques. Elle partit 41e dans Paris-Bordeaux-Paris et se classa 9e.

POUR le vélocipède, le pneumatique marqua un progrès incontestable et fut, pour lui, un élément de développement, mais on peut dire, sans être taxé d'exagération, que seul il a permis à l'automobile de prendre un merveilleux essor.



Une voiture à pétrole.
Le Chevalier de Knyff et Daimler sur l'une des premières voitures à pétrole munies de pneumatiques Michelin.

Les premiers succès
Voiture Michelin arrivée seconde dans Bordeaux-Lyon-Bordeaux en mai 1896.

Les premiers apôtres de la locomotion nouvelle avaient eu à souffrir des effets destructifs des routes sur leurs véhicules. Les chocs, les caniveaux, les ornières, les passages à niveau étaient les bourreaux des roues, des rayons, des boulons, des mécanismes les plus robustes, qu'ils guillotinaient impitoyablement.

Michelin savait que le pneumatique pallierait à ces inconvénients et, dès 1894, il travaillait à l'adapter aux automobiles.

En 1895, il compte participer à la course Paris-Bordeaux-Paris avec trois voitures munies de ses bandages pneumatiques. L'*Hirondelle*, l'*Araignée* et l'*Eclair*, tels étaient les noms poétiques sinon très véridiques de ces engins qui semaient la terreur sur les routes, lorsqu'ils passaient en vitesse (!) devant les paysans ébahis. Seul, l'*Eclair* prit part à la course.

Et, dès ce moment, à chaque étape du progrès sportif, nous retrouverons la maison Michelin avec ses améliorations, ses innovations, sans oublier sa dernière invention de 1906, la jante amovible qui conquit la célébrité en l'espace d'une matinée, au Circuit de la Sarthe.

Mais après quels efforts, après quel labeur opiniâtre les Michelin sont-ils parvenus à ces merveilleux résultats !

De juin 1895 à février 1896, tout à leurs essais, ils refusèrent de vendre un seul pneumatique, et pourtant l'idée ayant fait du chemin, chaque courrier leur apportait les offres les plus tentantes. Mais ils estimaient que lorsqu'on se voue à une idée, il est indigne d'une grande maison et contraire au but que l'on poursuit, de mettre dans la circulation des marchandises dont les acheteurs pourraient se plaindre. On ne saurait trop admirer cet exemple de loyauté commerciale.

Et en 1896, Michelin finissait second dans Bordeaux-Agen, es classait bon premier dans Paris-Marseille et triomphait dans Marseille-Nice, en 1897, faisant du 61 kilom. 39 dans l'heure avec un breack à vapeur de 2 420 kilos, muni de pneus de 65. Enfin, Michelin participait, en 1898 à Paris-Amsterdam, en touriste, puis laissait aux autres le soin de conduire ses pneus à la victoire, maintenant que la cause était définitivement gagnée.

Le pneumatique fut importé d'Angleterre. Ceci est un point d'histoire, mais une justice à lui rendre, c'est qu'il ne devint pratique que le jour où on le rendit démontable. Cette invention, due à M.M. Michelin, est l'une de celles qui firent le plus pour l'industrie automobile. L'on ne saurait trop admirer ces deux beaux caractères qui, grâce à leur travail et à leur énergie, parvinrent à ce merveilleux résultat, malgré les sceptiques qui, au début, pour faire les bien informés, prétendaient qu'on n'arriverait à rien dans cet ordre d'idées.

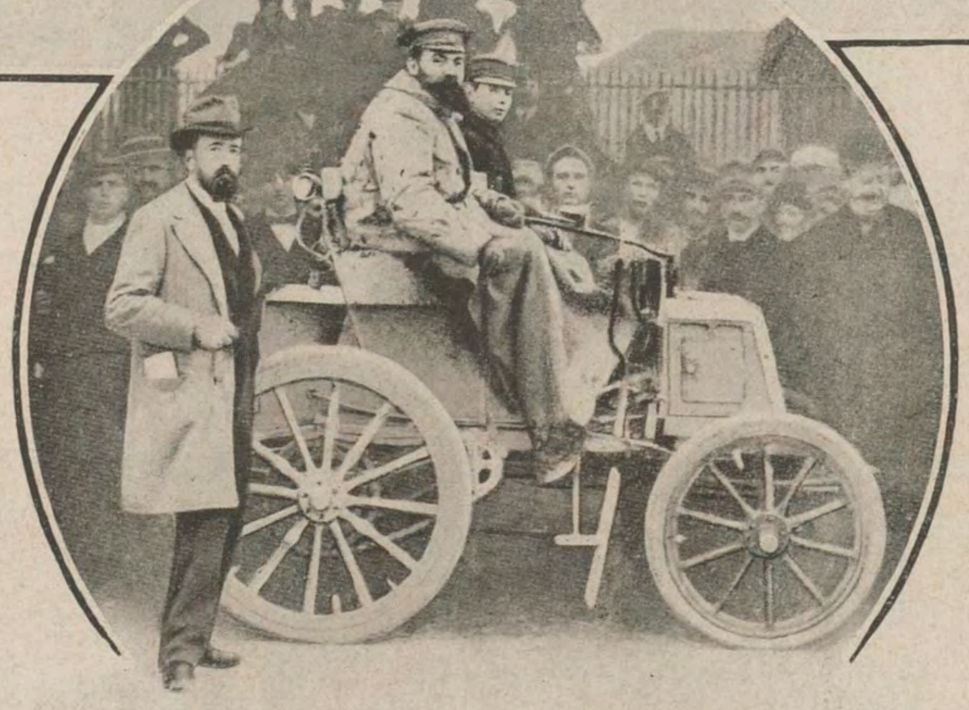
C'est incroyable les préventions et les résistances qu'ils eurent à vaincre, et voici une petite aventure de la première heure qui rappelle les ruses dont usa Parmentier pour lancer la pomme de terre!!

Michelin étant de passage à Lyon et apprenant que MM. Rochet et Schneider étudiaient une voiture, va leur proposer ses pneumatiques, leur certifiant une amélioration énorme dans le rendement de leur moteur. Sceptique, pour toute réponse, M. Rochet leur donne rendez-vous le lendemain pour un match de vitesse. Or, Michelin avait une 2 chx 1/2 et Rochet montait une 3 chx 1/2.

Comment faire pour démontrer la supériorité du pneu. C'est bien simple, Michelin attache un fil de laiton à la tige du régulateur, le dissimule dans la caisse, laissant juste l'extrémité du fil a portée de la main

Truquée, la « deux chevaux et demie » gagna un quart d'heure à l'aller et au retour, juste de quoi émerveiller l'acheteur, qui commanda sur-le-champ un train complet de pneumatiques.

JACQUES MORTANE.



La voiture victorieuse de Paris-Bordeaux.
Le chevalier de Knyff, vainqueur de Paris-Bordeaux (1898) sur Panhard-Levassor, munie de pneumatiques Michelin. couvrant les 578 kil. en 15 h. 15 m. 31 s.

La première victoire.
Breack à vapeur de Dion-Bouton (2.420 kgs), ayant fait Marseille-Nice à une moyenne de 61 kil. 39 à l'heure sur pneus Michelin..

**

PARIS-DIEPPE-1907

Par GIRARDOT

Le 24 juillet 1897 fut courue Paris-Dieppe qui réunit cinquante-neuf partants Jamin, Gilles Hourgières, de Dion et Courtois gagnèrent les diverses catégories

Léonce Girardot

Qui mérita le surnom de l'éternel second, innova dans Paris-Dieppe le radiateur.

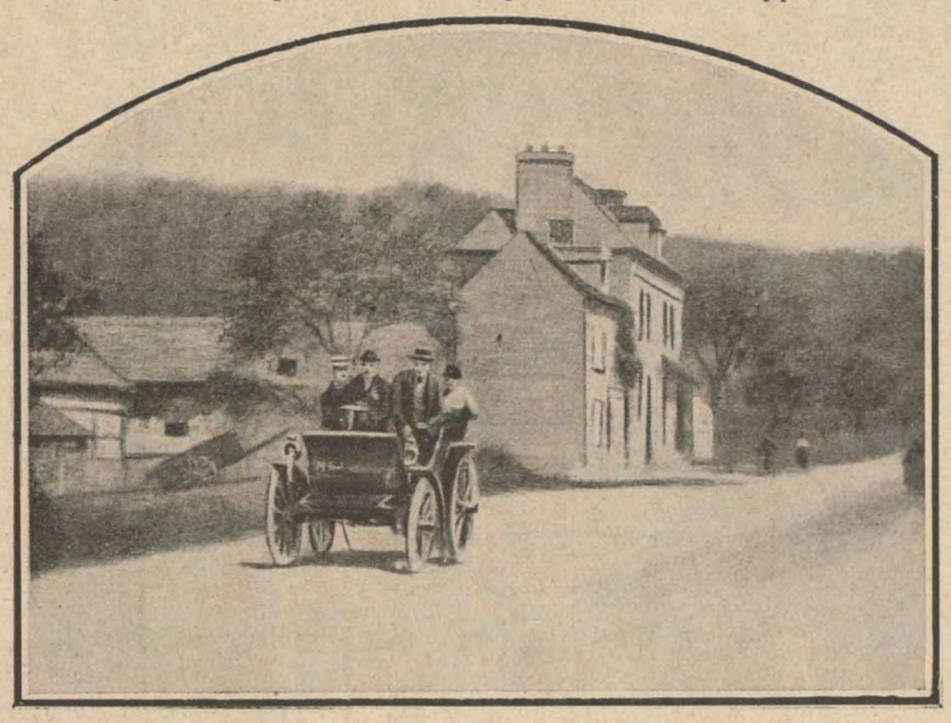
PARIS-Dieppe, que c'est loin! et que cette épreuve semble pour moi reculée dans la nuit des temps, malgré son rapprochement relatif. Mais elle me semble plus lointaine de tous les immenses progrès de l'industrie automobile, de toutes les multiples étapes parcourues et brûlées avec une fièvre et une rapidité qui n'a pas de précédents dans les annales d'aucune autre industrie. Lorsque je me souviens des voitures d'alors, sur lesquelles nous prenions part aux épreuves de vitesse, ces monstres trépidants qui avaient quatre et six chevaux, il me semble revoir quelque chose de plus vieux, de plus antique que les diligences. J'entends encore le bruit de ferraille, les soubresauts sauvages qui secouaient le châssis, ces crachements, ces arrêts subits, cette fumée épaisse et mal odorante qui semblait sortir de chaque écrou, ces grincements inquiétants chaque fois qu'on touchait à une manette ou qu'on faisait agir une pédale.

C'est dans cette épreuve de Paris-Dieppe, que l'on vit pour la première fois une voiture munie d'un radiateur. C'était une chose parfaitement inconnue, une innovation et en l'occurrence c'est moi qui fus le novateur!

On s'occupait déjà de la question du poids, grave question qui était loin d'être résolue, surtout à cette époque et en voulant alléger ma voiture, une Panhard de 4-chevaux, le volume d'eau et la grandeur du réservoir me frappa. Dès lors je cherchais par tous les moyens possibles à restreindre le poids du réservoir en diminuant le nombre de litres à emporter. Pour cela, il était nécessaire de refroidir, au fur et à mesure, l'eau qui s'échauffait au contact des cylindres et, de suite, j'eus l'idée de la faire passer dans des tubes munis d'ailettes. Mais, une difficulté restait, la question de faire circuler le liquide dans le cylindre et dans le radiateur; c'est alors que je confiais mon invention à MM. Grouvelle et Arquembourg qui s'occupèrent de la partie technique et me construisirent un refroidisseur muni d'une pompe à circulation d'eau. Le premier radiateur, l'ancêtre, était né.

La course fut quelque peu fertile en incidents curieux, et comment cela eut-il pu être autrement alors? Nous étions cinquante-deux concurrents en ligne au départ, quarante et un se trouvèrent à l'arrivée.

C'est superbe, si l'on se rappelle ces temps héroïques. Peu de voitures finirent l'épreuve sans panne, je suis un des rares qui firent les 161 kilomètres du parcours sans resserrer un écrou, et, soutenant d'un bout à l'autre de la course une moyenne de 32 kilomètres. Je me souviens que dans les descentes, nous mettions tous les gaz et toute l'essence, filant comme des enragés, sans souci de nos freins qui ne freinaient pas, empoignés par le vertige de la vitesse, par la griserie de nos quarante à l'heure. Puis il fallait bien rattraper dans les descentes le temps perdu dans les montées où, pour aider la voiture, non seulement on descendait, mais on donnait un petit coup de main au moteur. Je me rappelle que j'arrivais toujours à battre dans les montées Mors qui, ayant un dog-car de 6-chx, ne pouvait pas aider les cylindres aussi facilement que nous. C'est une vieille rivalité! et chaque fois que nous nous voyons nous ne pouvons pas nous empêcher de rire en pensant à Paris-Dieppe.



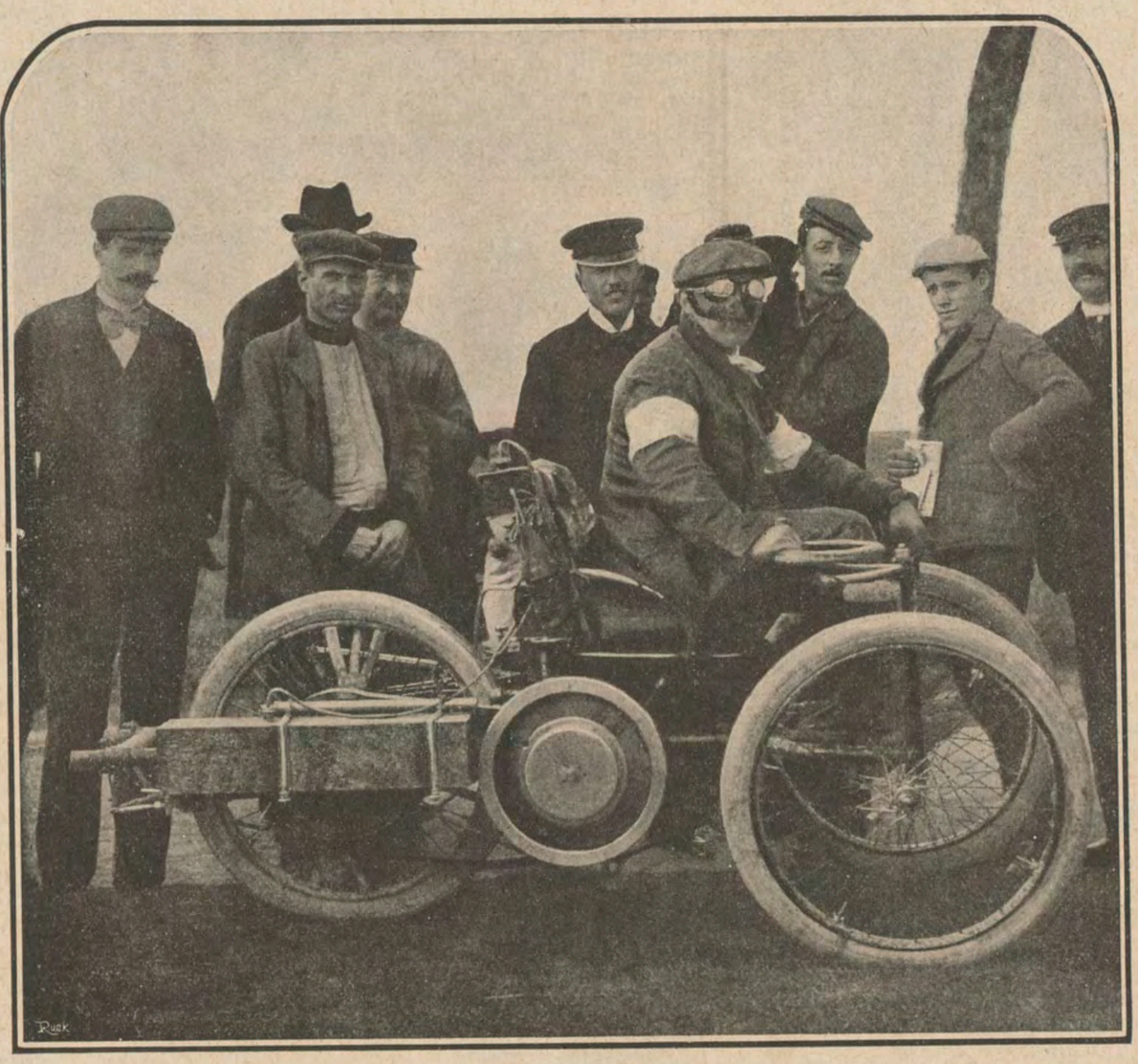
Un concurrent sur la route.

La course fut fertile en incidents. Mais la moyenne des arrivées, 41 sur 52 partants fut excellente.

J'ai dit que la course fut fertile en incidents; en voici un dont les frères Bollée furent victimes et qui leur coûta la victoire. Dès Achères, Amédée Bollée, qui avait pour compagnon de route son frère Camille, atteignait et dépassait en trombe un nuage de poussière; c'était Archdeacon sur sa Delahaye, parti avant lui.

A toute allure, les autres concurrents sont dépassés, un seul reste encore, qui semble imbattable: c'est le N° 12, Charron, sur sa 6-chevaux Panhard Levassor. A Gournay on s'arrête, la voiture n'en peut plus et a soif, et comme les frères Bollée descendaient pour remplir leur réservoir, ils interrogèrent anxieusement la foule et ils apprirent avec stupeur qu'ils étaient premiers et que devant eux la route était vide. Désormais, la victoire semblait à eux. Charron n'avait pas pris le départ selon son rang d'inscription et leur avance sur tous les autres concurrents était énorme, les kilomètres filaient avec rapidité, quand voilà qu'à Arques-la-Bataille, la voiture ralentit, le moteur cale. C'est la panne irrémédiable: un des culbuteurs du moteur s'est rompu. La mort dans l'âme, les deux frères s'assirent sur le bord du fossé, attendant les événements, résignés à leur supplice, prêts à voir tous ceux qu'ils avaient dépassés les battre à leur tour.

Au bout de vingt minutes, attendant encore le vainqueur, ils prirent le parti de pousser leur voiture jusqu'au contrôle d'arrivée. Hélas! c'était trop tard, et Jamin s'était classé premier. Mais c'était encore une Bollée!



Jamin, le vainqueur, à l'arrivée.

La course fut gagnée par Jamin qui fit le meilleur temps, couvrant les 161 kilomètres en 4 h. 13 m 33 s., moyenne 38 kilom. 098 à l'heure, sur voiturette Léon Bollée, pneumatiques Michelin.

LE TOUR DE FRANCE = (1899)

Par GEORGES TESTE

Le chevalier René de Knyff.
Vainqueur de la course du Tour de France.

Organisée par notre confrère Paul Meyan, la course du Tour de France se disputait sur 2291 kilom., couverts en 9 étapes. Elle fut gagnée par René de Knyff. Le premier des motocyclistes fut Teste.

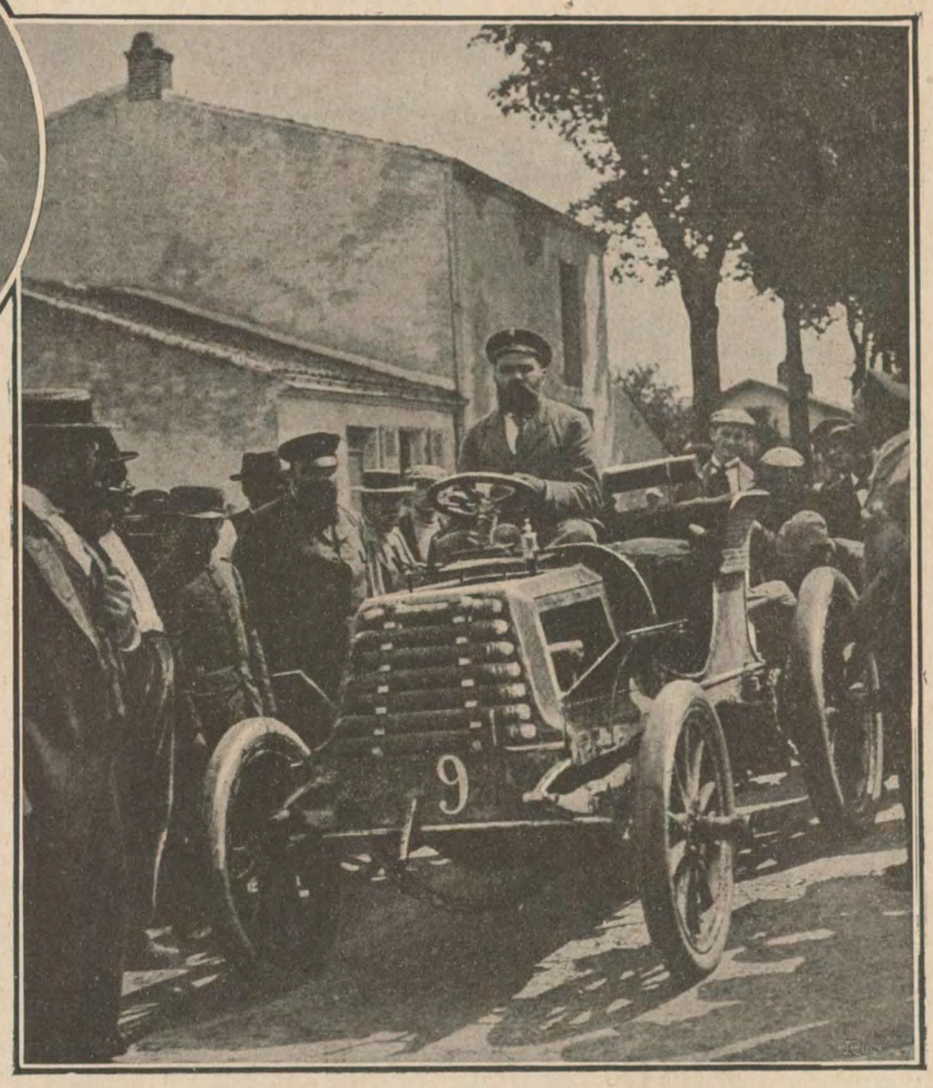
Souvenir de l'époque héroïque ! les courses se déroulaient alors sur toutes les belles routes de la France, on n'hésitait pas à partir pour Vienne, Berlin ou Amsterdam, on acceptait deux cents engagés dans une épreuve et l'on mêlait les tricycles aux voitures et aux voiturettes.

Vraiment, le tour de France fut une belle épreuve. Rigal, Bardin et moi, installés sur les petites selles de nos petites machines, nous étions partis avec pas mal d'illusions et sans trop nous demander jusqu'où nous irions. Certes, nous avions la belle confiance et les premiers jours furent charmants ; nous voyagions de compagnie, l'un emportant à boire, l'autre à manger et, pour un peu, nous nous serions installés sur l'herbe pour faire la dînette.

Les grosses voitures passaient en nous noyant de poussière, mais nous étions persuadés que les automobiles n'avaient aucune importance et que le seul engin, un peu sérieux — et d'avenir — était le petit tricycle que nous montions.

Celui de Rigal allait moins vite, à la troisième étape, il fallut bien se résoudre à lâcher notre ami, d'autant que Tart, notre rival le plus direct, commençait à en mettre terriblement et à prendre de l'avance.

Nous avions semé Rigal, le remords dans l'âme, et peu après, je fus contraint d'abandonner Bardin. La course tout seul devenait plutôt monotone ; non pas que les incidents manquassent. Hélas ! on peut bien l'avouer aujourd'hui, on a eu quelques pannes. Je ne parle pas des côtes formidables qui faisaient chauffer le moteur si fort que, pour éviter qu'il grippât, nous étions obligés de le refroidir, — comment dirais-je — en utilisant toutes les ressources liquides que la nature mit à la disposition des hommes. Et puis, les chemins n'étaient pas très nettement indiqués. Ceux qui courent sur un circuit dont ils connaissent toutes les bosses ne se figurent pas ce qu'étaient les temps héroïques.



Le vainqueur.
René de Knyff arrive premier avec 5 h. d'avance sur le second ayant couvert les 2.291 kilom. en 44 h. 44 m. 49 s., moyenne 51 kilom. 300 à l'heure, sur voiture Panhard-Levassor, pneumatiques Michelin.

Les temps héroïques. A chaque carrefour, il fallait demander son chemin, faute de renseignements précis. Un jour, — c'était après Toulouse je crois, — j'arrivais à prendre la tête, dépassant de Knyff en panne. Je m'arrêtai pour lui demander s'il avait besoin d'un coup de main : je fus bien traité ! De Knyff me fit savoir qu'en course, un concurrent ne s'attarde pas pour s'intéresser au sort d'un camarade arrêté. Je repars, un peu vexé. Deux kilomètres plus loin, je m'embarque sur une fausse route et c'est ce pauvre Chasseloup-Laubat qui, lancé à ma poursuite, s'aperçut, tout à coup, que la route n'était pas la bonne. Il m'en prévint immédiatement : aujourd'hui, on laisserait froidement le concurrent sur la fausse piste... Mais, je vous le répète, ces temps-là, c'étaient les temps héroïques.

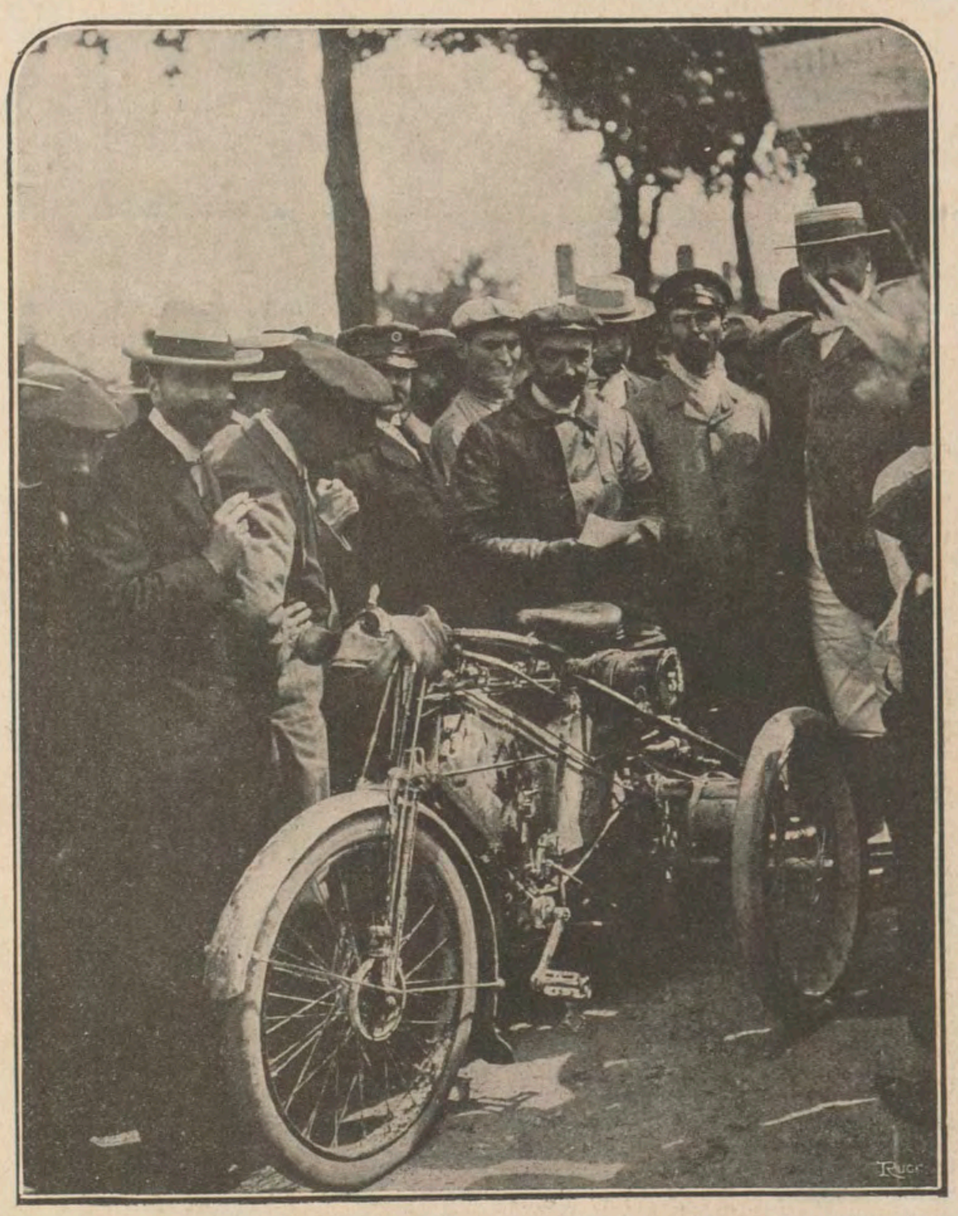
A la dernière étape, il pleuvait à verse, à seau, jamais on ne vit pluie pareille ! Mon allumage en souffrit cruellement. Une belle panne m'atteignit dans les soixante derniers kilomètres ; mais réparer sur la route, il n'y fallait pas songer, je me dissimulais dans un chemin creux. Tart, à ma poursuite, poussait son tricycle comme un fou, je le vis passer au-dessus de ma tête en trombe. Sans doute, mon idée était la bonne, car après avoir réparé, je me remis en route et, à seize kilomètres de là, je retrouvais, sur le bord du fossé, mon ami et rival en train de se battre avec le tricycle dont il avait exigé un travail extraordinaire.

Mon arrivée à Saint-Germain fut merveilleuse, ma selle était brisée et j'avais fait les cent derniers kilomètres assis sur un coin du réservoir... j'avais gagné, mais mes pauvres reins !...

Derrière moi, mon camarade Tart prenait la seconde place à une demi-heure. Pour moi, j'étais quatrième dans le classement général, précédé seulement, dans cet ordre, par de Knyff, Girardot, et Chasseloup-Laubat.

Depuis, j'ai pris part à bien des épreuves, mais je n'en ai pas qui m'ait laissé des souvenirs aussi vivaces, et, au fond, aussi agréables que la course du Tour de France. Il est vrai que j'étais plus jeune.

Georges Teste.



Teste, premier des motocyclistes.
Quatrième dans le classement général en 50 h. 58 m. 8 s., près de 45 à l'heure. Tricycle de Dion-Bouton, pneumatiques Michelin.

Georges Teste.
Premier des motocycles dans le Tour de France.

LA PREMIÈRE COUPE GORDON=BENNETT=1900

Par F. CHARRON

La première épreuve de la Coupe Gordon=Bennett fut disputée, en 1900, sur le parcours Paris=Lyon. Le vainqueur, F. Charron, raconte à nos lecteurs son odyssée au cours de cette randonnée

F. Charron.
Le premier gagnant de la Coupe Gordon-Bennett.

Dans la première Coupe Gordon-Bennett, pour remplacer le mécanicien, dont je n'avais que faire, j'avais prié mon ami Fournier de m'accompagner, car je connaissais de longue date son ingéniosité, sa vigueur, et, à cette époque lointaine déjà où les pneumatiques n'étaient pas arrivés au degré de perfection où ils sont à présent, j'avais besoin beaucoup plus d'un homme vif et débrouillard que d'un mécanicien plus ou moins habile.

De Knyff, Girardot et moi, nous représentions la France avec trois voitures absolument similaires. Le modèle était, si je m'en souviens bien, des 24-HP Panhard, dont la suspension laissait beaucoup à désirer, comme j'ai pu en juger par l'état de mes reins en arrivant dans cette bonne ville de Lyon.

Nous avions comme concurrents quelques étrangers, notamment des Américains, mais, en somme, nous étions à peu près certains, mes deux amis et moi, de nous classer premiers, et c'était plutôt un match que nous allions disputer. C'est un peu avant Orléans que commencèrent les ennuis.

J'avais dépassé à 100 kilomètres de Paris toutes les autres voitures ; les unes restées en panne par bris de pièce, tel que de Knyff, les autres par suite d'un défaut de direction, comme les voitures américaines, et nous étions à peine à quelques kilomètres d'Orléans lorsqu'une crevaison à l'avant nous obligea de nous arrêter. Je dois dire que toutes les qualités d'anciens cyclistes que nous possédions, Fournier et moi, furent confirmées, car, si je m'en souviens bien, nous mîmes quatre minutes et demie pour changer la chambre à air d'avant. Malheureusement, Girardot nous suivait à très peu de distance, il nous dépassa très vivement, et nous le perdîmes de vue, malgré la longue ligne droite qui s'étalait devant nous.

Un incident Quelques kilomètres après, au moment où nous étions en pleine vitesse (85 kilomètres à l'heure), nous abordâmes un caniveau que nous n'avions aperçu ni l'un ni l'autre. Fournier fut presque projeté en dehors de la voiture. Fort heureusement, je maintenais la direction assez droite, car notre voiture fit un bond énorme, et je crus qu'un des pneus allait éclater, tellement le choc fut violent. Au premier abord, je ne remarquai rien d'anormal, mais au bout d'un instant que nous commencions à reprendre un peu de vitesse, nous entendîmes un bruit. Je m'aperçus alors que les roues d'arrière avaient complètement changé de plan. L'essieu était faussé de telle façon que les chaînes montaient presque sur le pignon, et nous mettaient hors de course. Je me décidai néanmoins à pousser jusqu'à Orléans ; Fournier versa abondamment de l'huile sur les chaînes, Girardot étant passé, et aucune voiture étrangère n'étant en vue, je jugeais inutile de prolonger la lutte, ne pouvant pas compter sur une vitesse suffisante pour défendre ma chance.

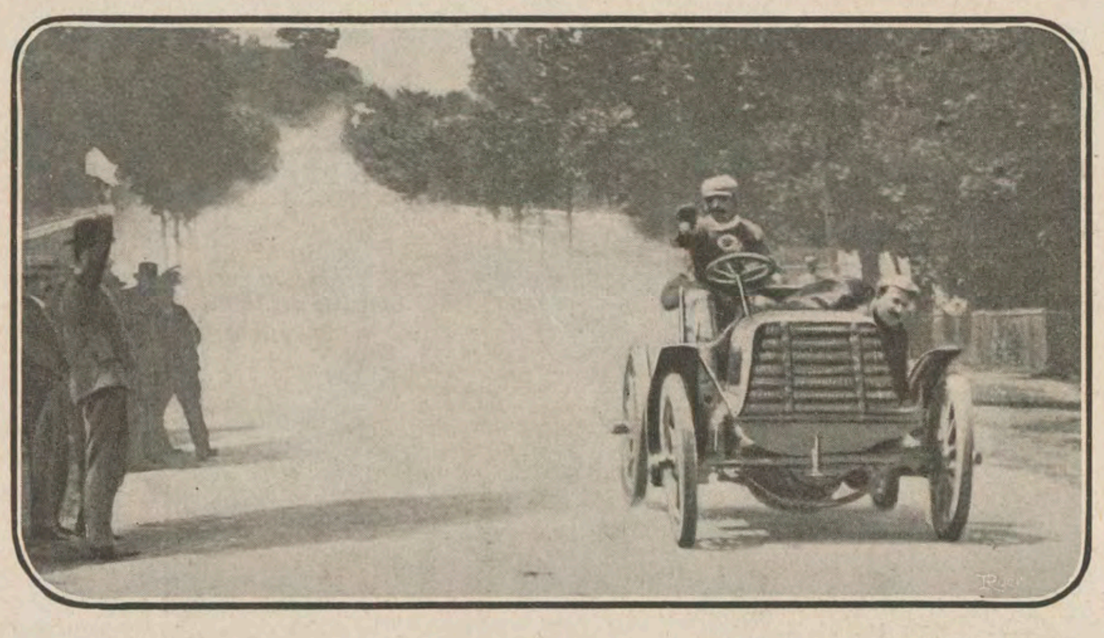
En entrant dans Orléans, coup de théâtre !

Quel ne fut pas notre étonnement, Fournier et moi, d'apprendre que Girardot n'avait pas été vu. Girardot s'était trompé de route dans Orléans, et n'était pas passé au contrôle. J'entrevis immédiatement la perte de la Coupe Bennett pour la France, dans le cas où un des étrangers réussirait à atteindre Lyon, et, malgré l'état lamentable de notre châssis, je décidai, d'accord avec Fournier, de continuer tant bien que mal. Nous fîmes provision de 25 à 30 bidons d'huile, et, tous les kilomètres, nous arrosions consciencieusement, Fournier à droite, moi à gauche, les pignons de chaînes pour empêcher les chaînes de gripper et de casser.

Nous commençâmes d'abord par aller à une allure modérée, mais bientôt nous augmentâmes insensiblement l'allure et aucun accident grave ne vînt nous tourmenter jusqu'à 10 ou 15 kilomètres avant Lyon.

C'est là que se produisit un accident qui aurait pu être mortel. Nous descendions une pente de 4 à 5 % environ, à 90 ou 95 kilomètres à l'heure, lorsque, brusquement, un énorme chien de Saint-Bernard vint se jeter contre la voiture qui le broya ; il s'engagea si malheureusement entre la menotte d'avant et les roues qu'il bloqua la direction brutalement, et fit sortir la voiture de la route. Elle passa entre deux arbres, monta sur le talus après avoir franchi un petit fossé, revint passer entre deux arbres, et, par un miracle que je ne m'explique pas encore, car la direction que j'imprimais à la voiture devait être nulle, l'avant de la voiture se trouva du côté opposé où nous allions.

Fournier et moi n'avions pas bougé de la voiture. Nous nous regardâmes et je lui dis simplement : « Mets le moteur en marche ». Fournier descendit de la voiture, tourna la manivelle, et vingt secondes après, nous avions fait marche arrière, et étions repartis dans la bonne direction. Tout alla bien, du moins pendant quelques centaines de mètres, mais tout à coup, ayant regardé fonctionner le manomètre je le vis immobile. Je signalai à Fournier que la pompe à eau ne fonctionnait pas. Il s'aperçut, en effet, en se penchant, que la pompe avait reçu un choc, et qu'elle pendait presque à terre. Fournier se mit à plat ventre dans la voiture réussissant à saisir la pompe, car je n'avais pas ralenti la vitesse de la voiture, sentant le but presque atteint, et pendant les 10 derniers kilomètres, il se tint dans cette position en maintenant la pompe à friction contre le volant du moteur.



Charron arrive premier à Lyon.
C'est Charron qui eut l'honneur de remporter la première Coupe Bennett, couvrant les 566 kilomètres en 9 h. 9 m.; moyenne 61 kilom. 857 à l'heure sur voiture Panhard et Levassor, pneus Michelin.

Nous arrivâmes enfin à Lyon où nous fûmes reçus par une énorme foule (que j'évalue à 12 personnes), y compris mon ami Giraud. J'étais une fois de plus vainqueur !

Nous nous rendîmes à l'hôtel, où j'assistai à la dernière comédie du combat. L'état d'énervement de Girardot était encore plus grand que le mien. Partageant le même appartement, après avoir pris un bain, je m'étais couché sur mon lit avant le dîner et j'entendais continuellement, dans mon demi-sommeil, marcher autour de la table. J'entr'ouvris les yeux, et je vis Girardot presque complètement nu, qui depuis une heure et demie, tournait sans discontinuer autour de la chambre en réclamant son pantalon. J'avais beau lui dire que l'objet qu'il demandait était à portée de sa main, mais son état d'énervement était tel qu'il n'entendait rien, et que moi-même je n'avais pas la force de me lever pour l'empêcher de continuer sa marche forcée.

Girardot arrive deuxième... et dernier.
Deux concurrents seulement terminèrent; Girardot fut le second en 11 h. 9 m.

PARIS-TOULOUSE-1900

Par GEORGES HUILLIER

La Course Paris-Toulouse et retour, qui faisait partie du Meeting Sportif de l'Exposition, fut disputée en trois étapes. Elle fut gagnée par Levegh, mort depuis.

Nous avions décidé d'aller, la veille de la course, à Montgeron, afin de pouvoir reposer mieux et de nous trouver sur place au petit jour, tout prêts pour le départ.

Après avoir garé nos voitures dans une grange dont nous avions cadenassé les portes, nous étions partis nous coucher de bonne heure, l'étape du lendemain, Paris-Toulouse d'une seule traite, étant très dure.

Le sommeil venait difficilement ; l'attente de la lutte nous avait tendu les nerfs. Enfin, vers minuit, vaincus par la fatigue, nous allions nous endormir, lorsque commencèrent à passer les voitures de touristes et les cyclistes qui allaient s'échelonner le long de la route pour voir passer la course. Ensuite, arrivèrent les équipes d'ouvriers des usines et, peu après, les voitures des concurrents, dont on entendait ronfler les moteurs. Alors, les appels de trompes, les rires et les cris se succédèrent sans interruption. Ce fut une nuit blanche !

Enervé et inquiet, je me décidai à me lever et à aller voir si tout était en ordre à ma voiture. Lefort, le mécanicien qui m'accompagnait, était déjà là et faisait la dernière inspection, ce que nous appelions « la revue des écrous ».

L'heure du départ approchait et chacun gagnait, à l'entrée de la forêt de Sénart, le poste qui lui était désigné, à côté d'un arbre de la route. Quelques lueurs blafardes et aveuglantes indiquaient que les photographes prenaient leurs clichés au magnésium.

Enfin, le jour apparaît, et Tampier, la montre en main, commence à donner les départs : « Cinq, quatre, trois, deux, un, partez ! »

Mon tour arrive et je file à la poursuite de ceux partis devant moi. La route m'est très familière et ma voiture marche très bien, je ne tarde pas à rattraper plusieurs des voitures qui me précédaient.

Après avoir passé Gien, la route se déroule, large et droite, jusqu'à Bourges ; j'aperçois au loin la poussière soulevée par la voiture d'un concurrent. Je me rends compte que je gagne du terrain et je compte bien le rejoindre dans la descente avant Bourges. Les descentes, c'est mon affaire, et il m'est souvent arrivé dans des courses précédentes d'y dépasser des voitures plus rapides que celle que je montais.

En grimpant une côte, j'avais prévenu Lefort de se cramponner, car nous allions marcher « à tombeau ouvert » dans la descente.

Lefort avait confiance en moi et était déjà content à l'idée de « gratter » la voiture qui était devant. Nous étions en pleine vitesse, mais la poussière de la voiture que nous avions maintenant rattrapée me gênait. Enfin, grâce à nos appels de trompe, elle se rangea assez et je pus passer.

Le bas de la descente était presque atteint lorsqu'un de nos pneus éclata, nous faisant faire une terrible « embardée ».

Notre voiture n'était pas encore arrêtée que nous étions dépassés.

Vite au travail ; nous avions chacun notre besogne désignée : Lefort préparait le cric et moi je changeais la chambre à air. Lorsque je voulus tourner la roue, soulevée par le cric, je sentis une résistance anormale et constatai que mon différentiel était grippé.

Alors, sous un soleil de plomb, il nous fallut enlever la carrosserie-réservoir, qui contenait plus de cent litres d'essence, démonter le différentiel et limer la partie grippée que nous avions eu beaucoup de mal à sortir.

Pendant ce temps, tous les efforts que j'avais faits pour dépasser les concurrents étaient perdus, perdue aussi la course, car il nous avait fallu plus de cinq heures pour faire un travail qui, il est vrai, aurait bien demandé trois jours à faire à l'atelier.

Georges Huillier (Cl. Otto).

qui prit part à de nombreuses courses sous le pseudonyme de Gilles Hourgière.

L'endroit où l'accident m'était arrivé était proche du village appelé Menetou-Salon, où notre camarade le prince Pierre d'Arenberg possède un château seigneurial et de superbes chasses où je fus invité par la suite. Il se trouvait, à ce moment, dans le pays et arriva sur son auto, précisément au moment où nous terminions notre réparation. Il m'annonça que Girardot, à un kilomètre de nous, travaillait, lui aussi, depuis le matin à son moteur dont un des cylindres avait sauté. Il me fit monter dans sa voiture et après avoir pris Girardot en route, il nous emmena déjeuner à Menetou.

Après nous être reposés, Girardot se décida à rentrer à Paris par la route, avec ses trois cylindres, et moi à continuer sur Toulouse, où j'arrivai le lendemain matin, après avoir roulé une partie de la nuit.

Dans la troisième étape, après avoir dépassé Bourges, je filais à bonne allure, tout en pensant au but bientôt atteint, lorsque, arrivé à quelques kilomètres de Gien, une charrette me barra la route et me força à passer sur le talus, où un tas de cailloux me fit faire panache.

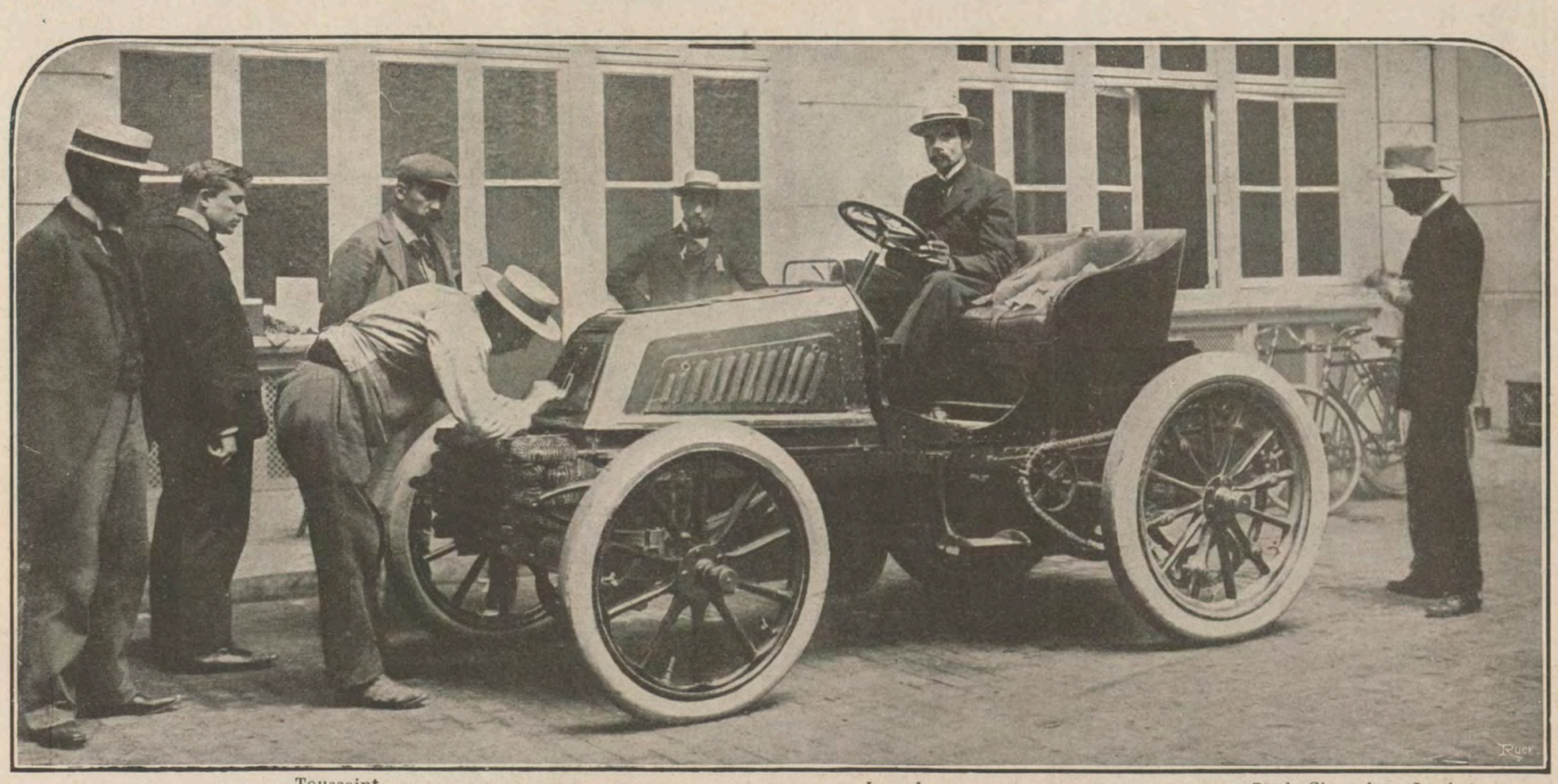
A ce moment, passait Henri Fournier qui courait en tricycle et je l'entends encore dire en voyant ma voiture les quatre... pneus en l'air : « Oh ! Huillier ! Mort ! » Rassurez-vous, je n'étais pas mort, j'avais simplement quelques côtes de cassées et l'on me transporta à Gien à la Sous-Préfecture, où je fus fort bien soigné.

Mon père, par un hasard providentiel, était dans une propriété qu'il possède dans les environs ; il vint me chercher le soir et, au milieu des miens, mon raccommodage se fit rapidement.

J'appris le lendemain, avec plaisir, que c'était mon ami Levegh, qui montait une voiture semblable à la mienne, qui avait gagné la Course.

G. Huillier

(*Alias* : Gilles Hourgière.)



Toussaint Levegh Cte de Chasseloup-Laubat

Levegh, vainqueur de Paris-Toulouse et retour, fait peser sa voiture à l'A. C. F., la veille du départ.

Levegh gagna la Course, couvrant les 1.443 kilomètres en 26 h. 43 m. 53 s., moyenne 51 kilomètres 155 à l'heure, sur voiture Mors, munie de pneumatiques Michelin. Coïncidence curieuse, Levegh, son mécanicien Toussaint, occupé à peindre le numéro sur le capot, et le comte de Chasseloup-Laubat qui l'inscrit sur son carnet, qui figurent sur notre photographie, sont morts aujourd'hui.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

PARIS-BERLIN-1901

Par HENRY FOURNIER

La course qui réunit les deux grandes capitales fut disputée le 26 juin 1901. Fournier, qui venait de gagner Paris-Bordeaux, en sortit vainqueur. Il rappelle ici à nos lecteurs quelques-uns des ses souvenirs de la grande épreuve.

Si Paris-Bordeaux fut la course qui m'a laissé le plus doux souvenir, parce que c'est la première où j'ai couru pour mon compte et la première aussi que j'ai gagnée, il est certain que Paris-Berlin est celle qui a fait le plus pour ma renommée.

Et cependant, je peux dire que j'ai ressenti moins de joie de ma seconde victoire que de la première. Elle me semblait toute naturelle.

Je venais de gagner sur la route de Bordeaux, j'avais pu me rendre compte que j'avais la meilleure voiture. il n'y avait pas de raison pour que je ne gagnasse point, de nouveau, sur la route de Berlin.

Certes, l'épreuve fut dure. Elle le fut d'abord en raison du grand nombre de concurrents. Souvenez-vous que 171, tant voitures que voiturettes ou motocycles, se présentèrent au départ.

J'avais le numéro 4, mais il fallait aussi compter sur ceux qui vous dépassaient de temps en temps ou vous gagnaient aux contrôles.

Paris-Berlin, Paris-Vienne, Paris-Madrid, voilà des spectacles que nous ne reverrons jamais et dont ceux qui n'ont point été assez heureux pour les voir ne peuvent se faire une idée. Certes, il y eut du monde en Auvergne, il y en eut au Taunus, à la Sarthe, il y en aura, la semaine prochaine, à Dieppe. Mais ce qu'on ne reverra jamais, c'est cet exode de toute une ville vers le départ. C'est cette centaine de mille de curieux, ce fleuve humain se déroulant dans la nuit, cette foule énorme, dans laquelle toutes les conditions étaient confondues, tous les moyens de locomotion mélangés, où piétons, cyclistes, voitures, chevaux, automobiles se pressaient, se dépassaient, au milieu des rires, des lazzis, sous la claire clarté des étoiles dans la nuit que piquaient, çà et là, les taches blanches des lanternes ou les feux multicolores des lampions.

Jusqu'à dix kilomètres du départ, nous avons marché entre deux haies de spectateurs, si denses qu'ils empêchaient de voir la route dans les tournants et si imprudents qu'ils s'avançaient sur la chaussée, pour suivre, des yeux, le dernier coureur passé, tournant le dos à ceux qui arrivaient et qu'il semblait qu'ils n'allaient pas s'écarter et qu'on allait enfoncer dans cette chair humaine le capot de sa voiture comme le soc d'une charrue dans une terre généreuse.

La foule française est, de sa nature, indisciplinée et peu portée à obéir aux ordres. Elle met, au contraire, un malin plaisir à les transgresser. Aussi, quand il arrive un accident, est-ce, le plus souvent, de la faute de la victime, ce qui n'empêche pas de maudire le chauffeur.

En Allemagne, c'est autre chose. Il faut dire que la police y est merveilleusement faite. Outre les agents et les gendarmes, 1.700 fonctionnaires spéciaux étaient échelonnés sur les 800 kilomètres de route. Ils étaient revêtus d'un uniforme permettant de les reconnaître et assuraient la surveillance des chemins.

La discipline allemande

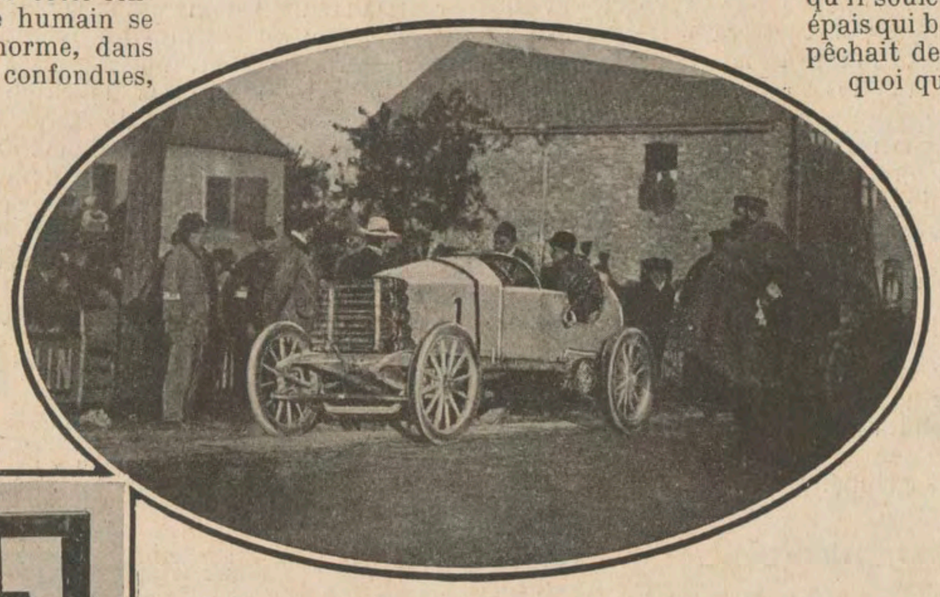
J'ai eu l'occasion de me rendre compte par moi-même de la façon dont les règlements étaient appliqués. J'étais arrêté sur le bord de la route, quand Girardot me passa. Je partis derrière lui et, comme ma voiture était plus vite, je fus bientôt sur ses talons. Mais, la poussière qu'il soulevait était telle que, arrêtée par les arbres épais qui bordaient la route en cet endroit et l'empêchait de retomber, il m'était impossible de voir quoi que ce soit.

Je ne m'étais pas rendu compte que j'arrivais à un contrôle. J'étais passé sans la voir sous la banderolle verte qui en annonçait l'approche et sous la jaune qui l'indiquait, quand je vis soudain la voiture de Girardot arrêtée à quelques mètres de moi et, de chaque côté la foule épaisse. Je débrayais, serrais mon frein, et faisant une embardée, j'arrivais en plein dans la masse des curieux.

Je sentis un choc et je vis mon capot heurter en plein corps cinq ou six braves gens qui restèrent là ahuris. Je n'allais guère à plus de trente, mais enfin, le choc était dur. Immédiatement, les gendarmes se précipitèrent. Je croyais qu'ils allaient m'arrêter, aussi quelle fut ma surprise, quand je les vis tomber sur les malheureux, non revenus encore de leur surprise et peut être gravement blessés, les passer à tabac, consciencieusement et les faire disparaître dans la foule. Ils avaient contrevenu à l'ordonnance du Kaiser qui déclarait qu'il n'y aurait pas d'accident !

Henry Fournier

Ancien champion cycliste. venu au motocycle, puis à la voiture, il gagna Paris-Bordeaux et Paris-Berlin.

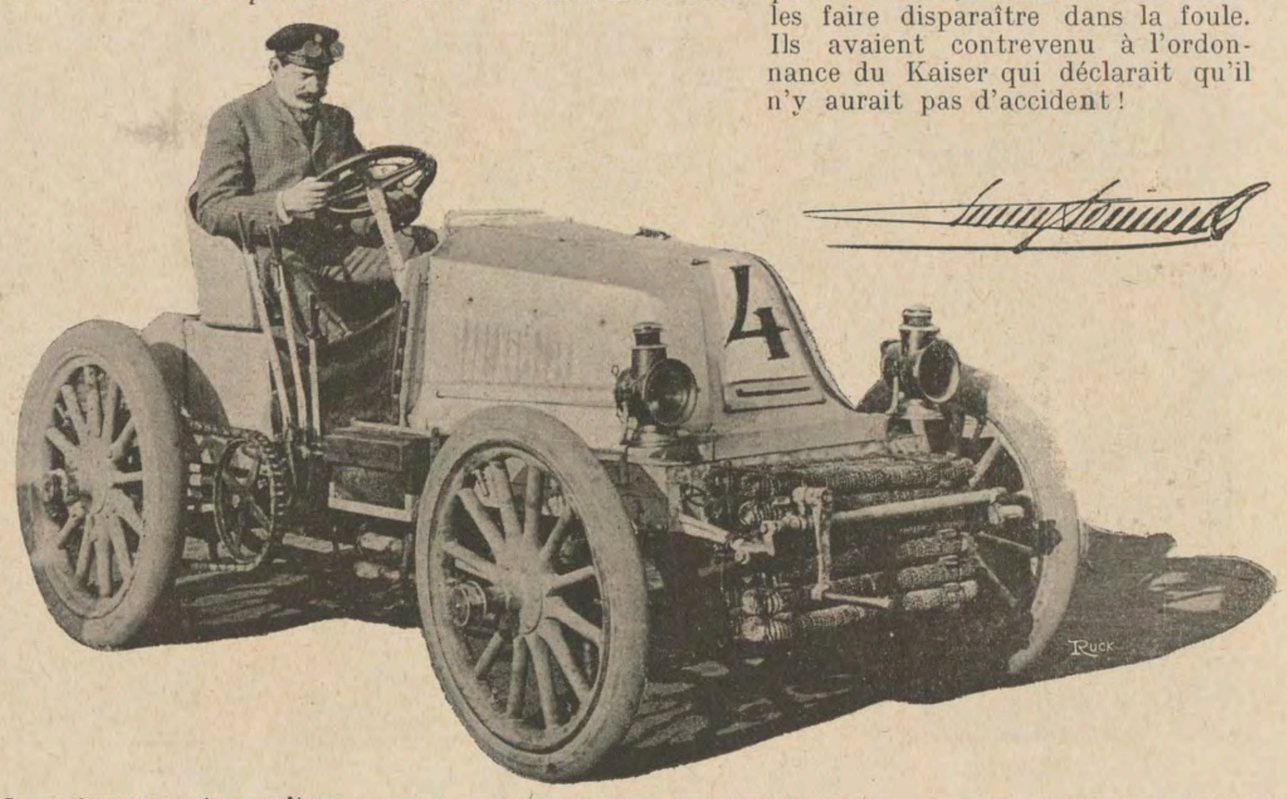


Heath.

Prit part à Paris-Berlin où il se classa dixième de sa catégorie. Réussit en 1904 le double event du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt sur Panhard-Levassor.

La Coupe offerte par l'Empereur d'Allemagne:

Cette coupe en argent fut attribuée au second de Paris-Berlin, en l'espèce Girardot.



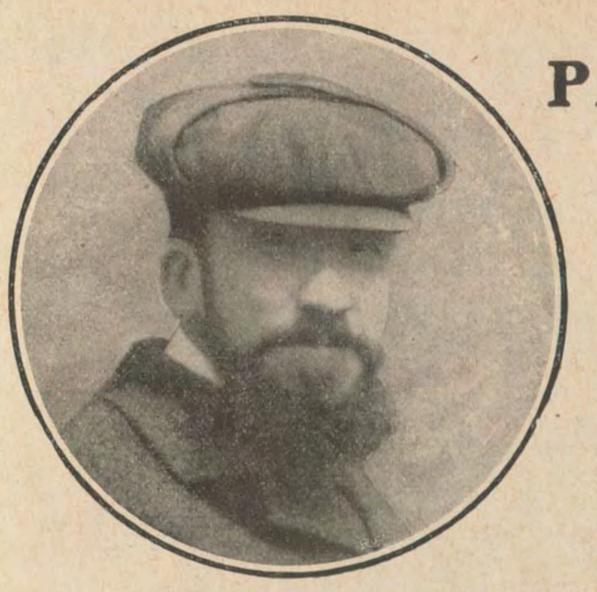
Le vainqueur et sa voiture.

Jamais. peut-être, épreuve suscita un plus grand enthousiasme que la course Paris-Berlin. Elle a fait la renommée de Fournier qui finit premier en 15 h. 33 m. 61 moyenne 73 kilom. à l'heure, sur voiture Mors, pneumatiques Michelin.

PARIS = VIENNE = 1902

par HENRY FARMAN

Courue en trois étapes, la course Paris-Vienne fut gagnée par le regretté Marcel Renault, sur une voiture légère ✍ Henry Farman fut le premier placé dans la catégorie des grosses voitures ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍



Marcel Renault.
Gagnant de Paris-Vienne, mort dans la course Paris - Madrid.

Henry Farman.
Gagnant de la catégorie des grosses voitures dans Paris-Vienne.

La *Vie au Grand Air* me demande mes impressions dans la course Paris-Vienne, que j'ai gagnée ; il y a si longtemps qu'il me semble presque que ce n'est pas moi qui ai couru, mais un autre, un ami intime qui m'aurait fait part de ses impressions.

J'attribue cet état d'esprit spécial à ce que j'ai décidé de ne plus courir et que j'ai dirigé mon attention sur d'autres projets complètement différents. L'aviation surtout m'intéresse, et peut-être avant que cet article ne paraisse, j'aurai tenté de quitter le sol avec un aéroplane que j'étudie en ce moment.

Me voilà bien loin de mes impressions de courses ; j'y reviens donc, et, en réfléchissant, mes souvenirs s'éclaircissent.

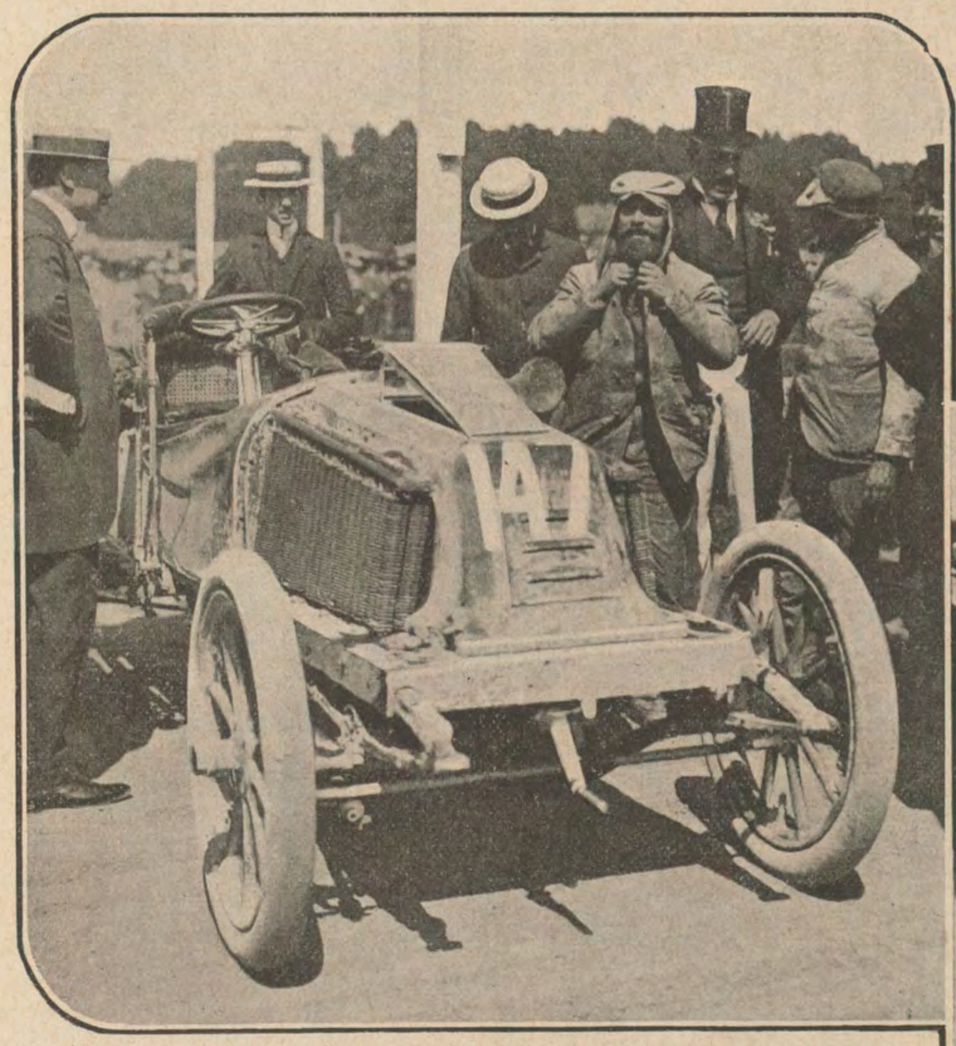
Le départ au lever du jour, les photographes avec leurs éclairs de magnésium, les tonnerres d'explosions des voitures de course, les mains amies serrées et les conseils de prudence absolument inutiles, la pluie fine et le brouillard et enfin le soleil radieux qui se lève, donnant ainsi le départ de la première voiture.

A cette époque, la route ne pouvait être étudiée et, de plus, n'était pas goudronnée. De là, l'impression spéciale de marcher à 100 kilomètres à l'heure dans la poussière, sans voir la route sur laquelle on roulait et que, du reste, on ne connaissait pas. Je me suis souvent guidé en regardant le haut des arbres, j'ai franchi des passages à niveau sans les avoir vus à l'avance, enfin, j'ai eu beaucoup d'émotions qui, loin de m'effrayer, m'excitaient à aller de plus en plus vite.

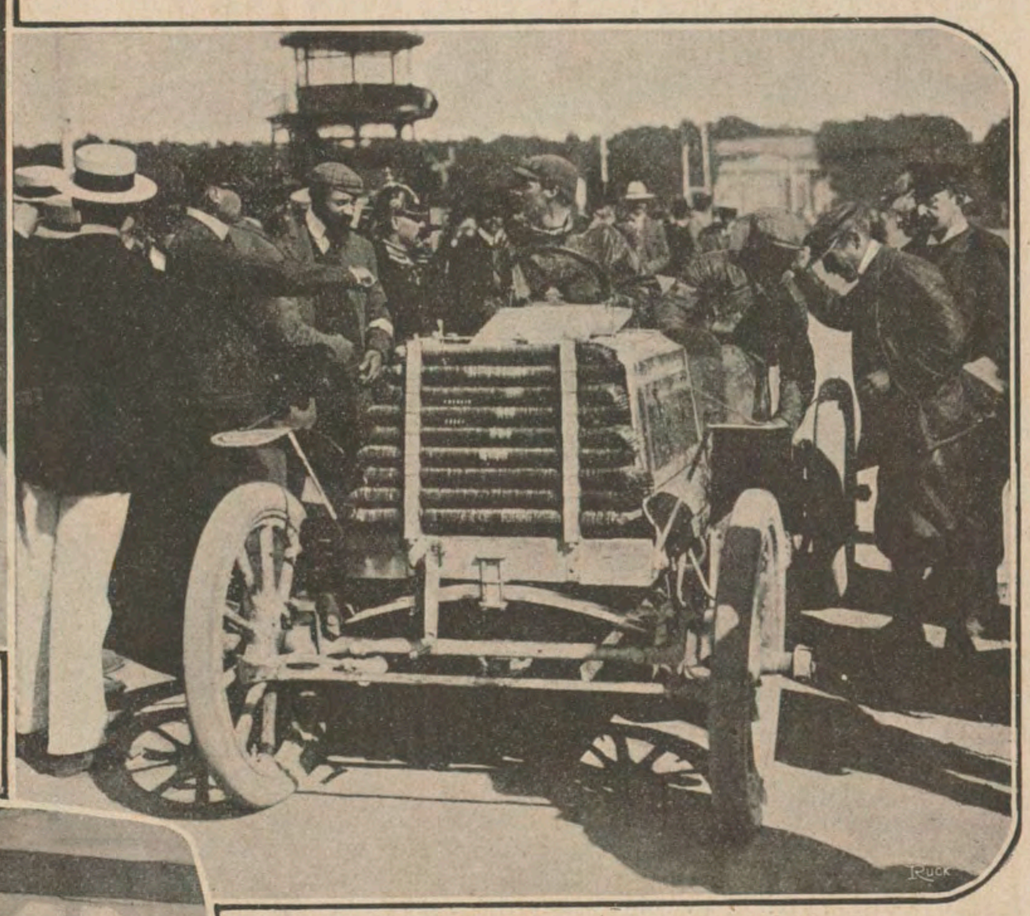
A la première étape, je suis arrivé bien placé, et ce n'est que le deuxième jour que j'ai été premier. Alors, la sensation est ravissante ; on se sent soulagé d'un gros poids, comme si l'on avait terrassé son adversaire, mais cela ne dure pas longtemps, car il se relève et on entend bientôt son grondement derrière soi. On aperçoit un point noir suivi d'une queue blanche de poussière qui s'étale et couvre la campagne. Le troisième jour, j'étais toujours premier, jusqu'à soixante kilomètres du but : là, ma pompe s'est cassée, j'en ai entrepris la réparation comme j'ai pu ; j'ai vu passer en trombe une voiture, puis deux ; c'était navrant!

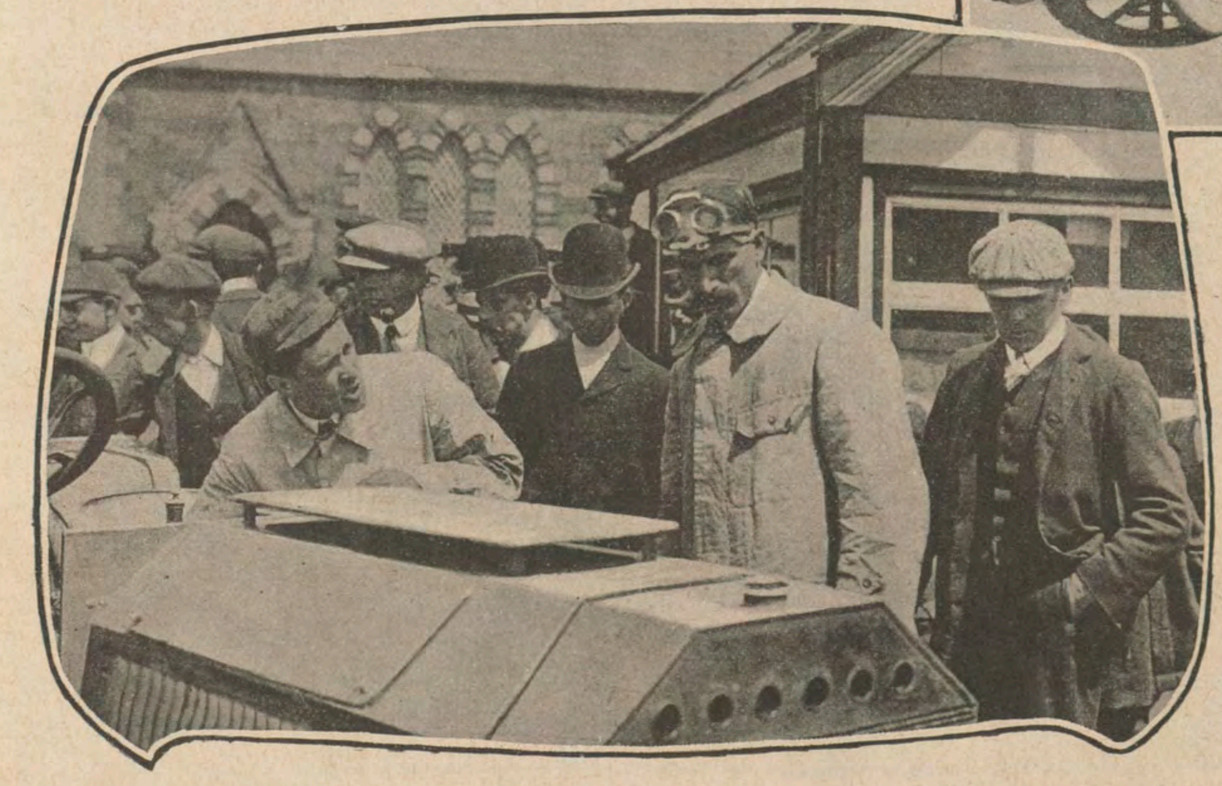
Enfin, ma pompe est réparée, et je repars, j'arrive huitième ou neuvième, ne sachant pas si mon avance des autres étapes allait balancer mon retard. Ensuite on m'a annoncé que j'étais premier. j'en ai été heureux et j'ai pu dormir tranquillement, ayant bien rempli le rôle de coureur que j'avais entrepris ce jour-là.

Henry Farman



Marcel Renault à l'arrivée à Vienne.
Marcel Renault couvrit les 1.441 kilomètres en 15 h. 46 m. 41 s., 72 km. à l'heure, prenant la première place du classement général.





S. F. Edge, gagnant de la Coupe Bennett en 1902.
La Coupe Bennett fut disputée au cours de Paris-Vienne, sur les 610 km. de Paris-Belfort et Bregenz-Innsbruck, qu'Edge couvrit en 10 h. 41 m. 58 s. 4/5.

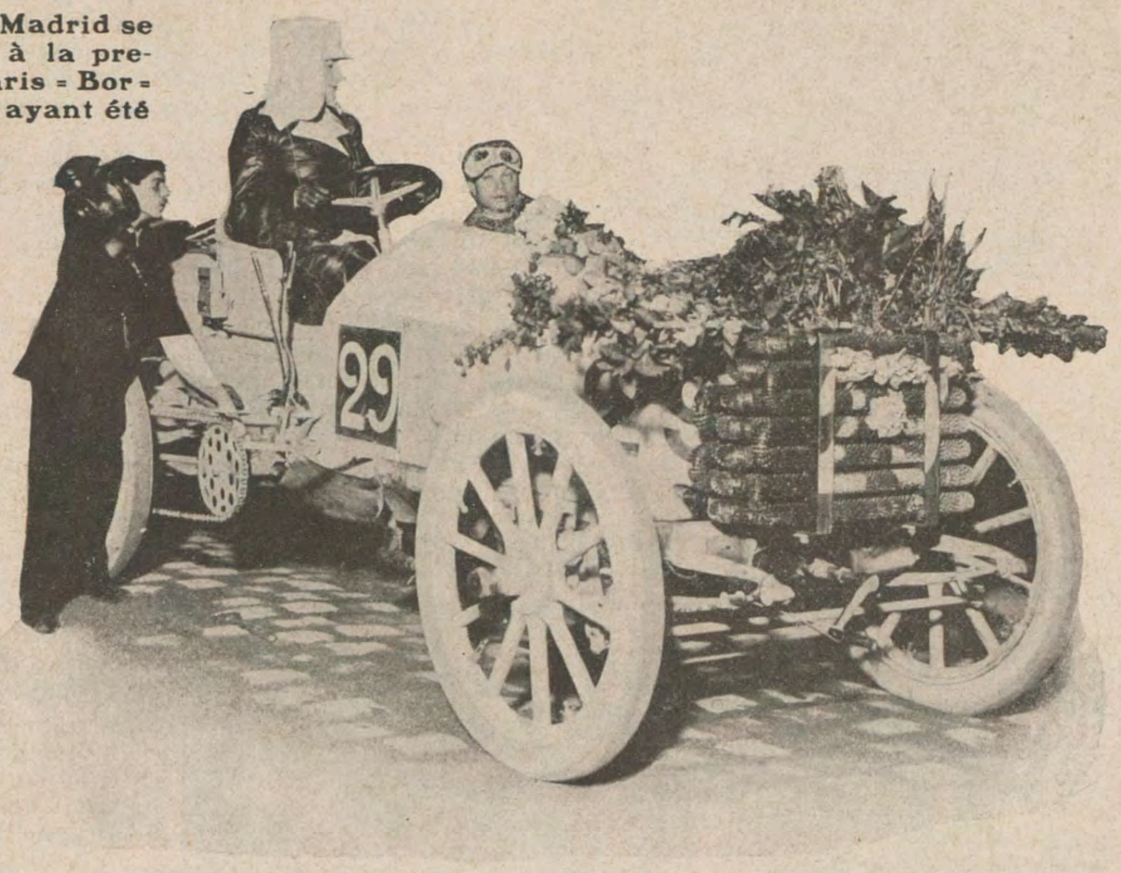
Henry Farman au Prater.
Arriva second de la catégorie des grosses voitures, en 16 h. 30 s. 1/5, mais passa premier, par suite du déclassement de Zborowsky, arrivé avant lui.

PARIS-MADRID-1903

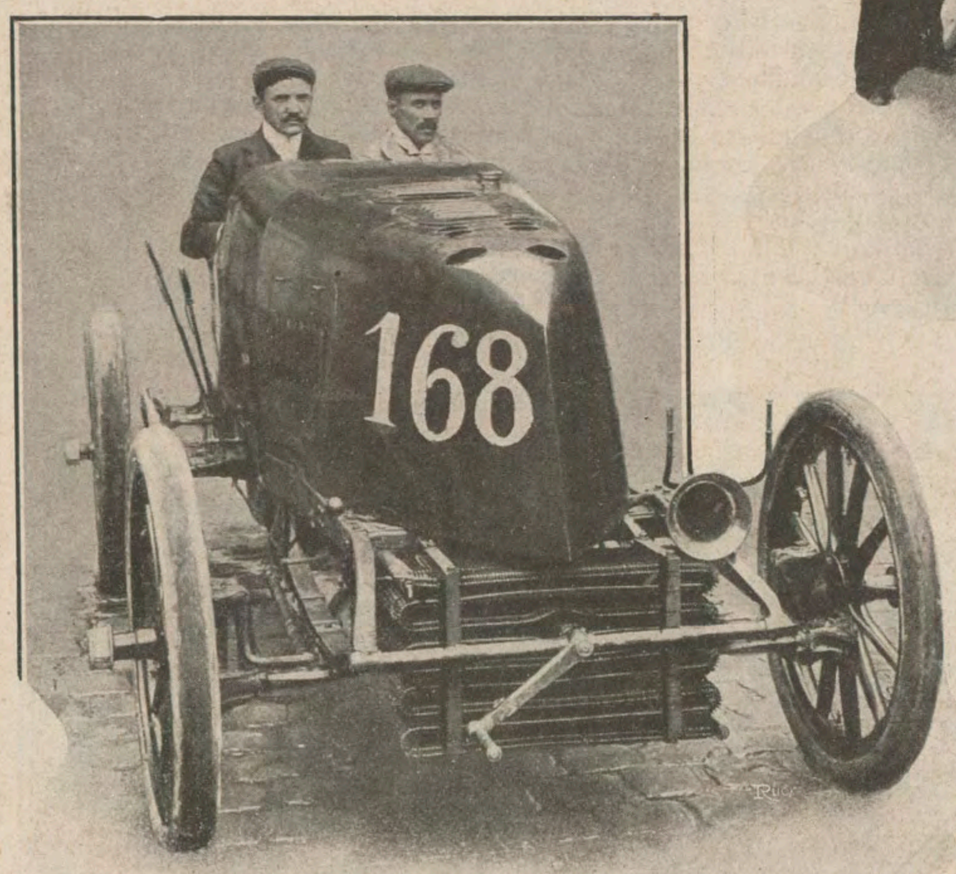
Par GABRIEL

Gabriel.
Gagnant de Paris-Madrid.

La Course Paris-Madrid se réduisit, en fait, à la première étape, Paris-Bordeaux, l'épreuve ayant été interdite à la suite de nombreux accidents C'est Gabriel qui en sortit vainqueur, suivi de Louis Renault, premier des voitures légères.



Mme du Gast.
Après être passée dans les premières à plusieurs contrôles, elle s'arrêta plus de deux heures pour soigner Stead, grièvement blessé, et se classa 80e du classement général en 10 h. 52 m. 47 s. 2/5, sur voiture de Dietrich, pneumatiques Michelin.



Gabriel à Bordeaux.
La première étape, Paris-Bordeaux, à laquelle se réduisit la course Paris-Madrid, fut gagnée par Gabriel, couvrant les 552 kilomètres en 5 h. 13 m. 3 s., 105 kilom. 741 à l'heure, sur voiture Mors, pneumatiques Michelin.

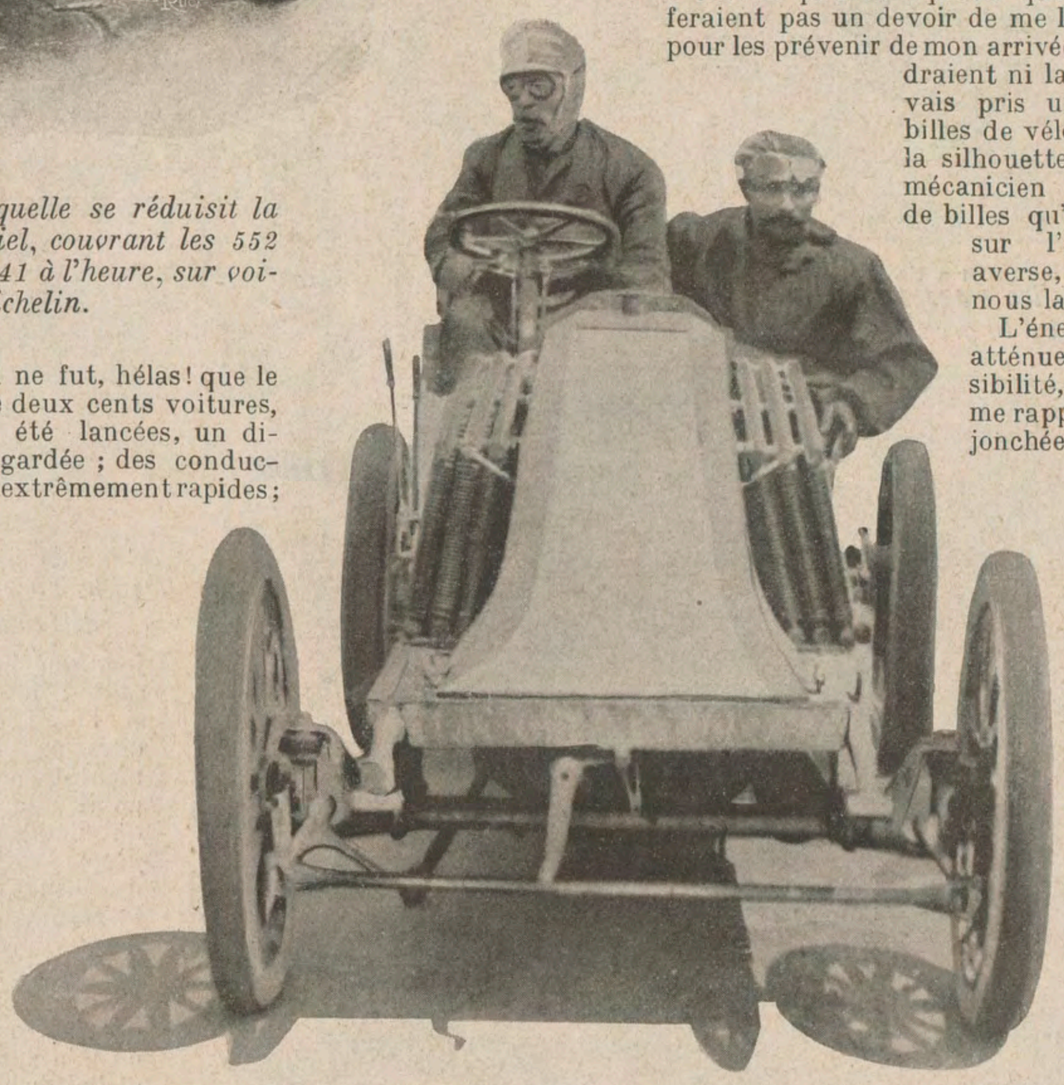
Le vainqueur de la course Paris-Madrid ne fut, hélas! que le vainqueur de Paris-Bordeaux. Plus de deux cents voitures, voiturettes et motocyclettes avaient été lancées, un dimanche matin, sur une route à peine gardée ; des conducteurs d'occasion étaient au volant de voitures extrêmement rapides; il arriva ce qui devait arriver ; des accidents à tous les carrefours, une série de catastrophes qui ensanglantèrent les six cents premiers kilomètres de l'épreuve. Le gouvernement, devant tant d'accidents, prit une décision rapide. Le dimanche, après-midi, la course était interdite, et, vainqueur de la première étape, je dus rester sur cette demi-victoire.

Parti de Versailles avec le numéro 168, vous pensez le nombre de voitures que je dus passer pour m'assurer la victoire.

J'avais pourtant prévu que mes concurrents ne se feraient pas un devoir de me laisser la route libre, et pour les prévenir de mon arrivée, certain qu'ils n'entendraient ni la trompe, ni les cris, j'avais pris un grand sac plein de billes de vélo. Dès qu'on apercevait la silhouette de conducteurs, mon mécanicien attrapait une poignée de billes qu'il envoyait à la volée sur l'automobile. A cette averse, ils se retournaient et nous laissaient le passage.

L'énervement de la course atténue certainement votre sensibilité, mais tout de même, je me rappellerai toujours la route jonchée de voitures en miettes ; on reconnaissait l'automobile d'un camarade ou d'un ami : « Tiens X... s'est retourné; et qu'était-il devenu ? était-il mort ? vivant ? pouvait on savoir ? et on gardait cette appréhension que peut-être, tout à l'heure, au prochain tournant, pareil sort vous attendait.

Georges Richard.
Victime, à la sortie d'Angoulème, d'un terrible accident, dont il ne se releva qu'après de longs mois de convalescence.



Louis Renault.
Arrivé premier de la catégorie des voitures légères et second du classement général, en 5 h. 33 m. 59 s., sur voiture légère Renault, pneumatiques Michelin.

COMMENT J'AI GAGNÉ LA COUPE

Par JENATZY

La Coupe Gordon-Bennett, gagnée par S.-F. Edge, pour l'Angleterre en 1902, dans Paris-Vienne, fut disputée l'année suivante en Irlande, les courses de vitesse étant interdites en Angleterre. Ce fut l'Allemagne qui l'emporta avec Jenatzy

(Dessin d'Hermann-Paul). **Jenatzy**

Gagnant de la Coupe Bennett, en Irlande, en 1903, pour l'Allemagne.

Vous voulez que je vous conte comment j'ai gagné, il y a quatre ans, la Coupe Gordon-Bennett : j'ai tant couru depuis, sur tant de routes, sous tant de cieux, qu'il me serait, ma foi, plus facile d'en gagner une autre — ou de la perdre. J'ai beau fouiller dans ma mémoire, je n'y retrouve qu'images et souvenirs confus : un pays plus lointain que l'antique Atlantis ; pour piste, une route noircie à la westrumite, sinueuse, étroite, raboteuse, comparable au macadam de notre rue de la Loi en son plus mauvais état ; le long d'icelle, des soldats de couleurs diverses montant la garde et qui nous regardaient avec étonnement ; autour, une campagne verte, semée de tentes ; une butte verte au bout d'une infinie ligne droite ; et puis l'arche géante d'un pont — tribune sous laquelle les voitures s'engouffraient comme des cataractes ; et par-dessus tout cela et après tout cela, le bruit d'une ovation énorme, entendue comme en rêve.

Je pourrais borner là mon histoire, d'autant mieux que ma course, parce qu'elle fut heureuse, n'en a pas. De ce rien, pour vous plaire, force m'est cependant de tirer quelque chose ; peu de chose. Le voici.

Donc, lorsque, à 7 heures d'une brumeuse matinée de juillet irlandais, je me trouvai assis dans ma bonne 70-chevaux Mercédès — nos 90 chevaux avaient péri quelques jours avant, dans l'incendie de Cannstadt — je n'avais qu'une pensée, qu'une crainte hypnotisante : la panne qui m'avait coûté tant de courses avant, qui m'en a tant coûté depuis ! Il faut croire que ma compagne ordinaire, la « guigne », n'avait pas trouvé place à bord du bateau qui m'emportait en Irlande ; car je ne l'ai pas eue, la panne, l'horrible panne.

Par exemple, son fantôme ne m'a guère lâché ; d'un bout à l'autre de cette rude journée il a chevauché à mes côtés.

Et je partis ; j'avais le numéro 4 ; devant moi Edge, de Knyff, Percy Owen. Bientôt, plus de notion de temps ; une course dure, avec des haltes interminables ; à l'une de ces haltes-contrôles, un peu avant Ballyshannon, Gabriel arrivait au moment où je repartais. Il me cria — j'entends encore cette voix :

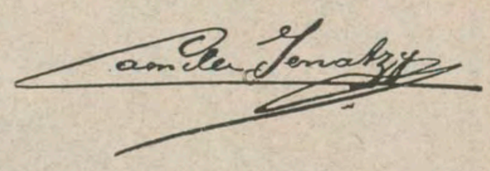
— Eh, dis donc, Jenatzy, pour une fois, savez-vous, tiens bien ta gauche, pour que je puisse passer !

— Entendu, répondis-je.

Je ne l'ai pas revu.

Le spectre de la panne me hantait toujours ; toujours, obsédant compagnon de voyage, il était là, chevauchant en croupe de ma blanche 70-chevaux. Et pourtant, — expliquez cela, — à mesure que les milles succédaient aux milles, que les petits triangles s'ajoutaient aux grands (la piste, de 160 kilomètres, était faite de deux triangles inégaux juxtaposés), la confiance renaissait obscurément en moi ; je sentais que je n'aurais pas la panne, que je ne pourrais pas l'avoir, qu'une force victorieuse me poussait, que je courais une course gagnante. Cela donne des ailes au conducteur et au moteur. Mon ami, Pierre de Crawhez, me renseignait à chaque passage, et, grâce à lui, je me savais en tête. La fin approchait. Le dernier tour était commencé ; ce n'était plus une course, c'était une chasse ; j'étais le chasseur et de Knyff, parti quatorze minutes avant moi, le gibier ; il fallait arriver treize minutes après lui pour gagner. Ah ! l'ivresse de cette chasse à 90 à l'heure ! moi-même, talonné par le fantôme Panne ! Ces derniers milles du dernier tour ! Enfin, la voix triste de la sirène pleura dans l'air humide ; jamais musique plus joyeuse ne vibra à mon oreille ; maintenant, devant moi, c'était la ligne droite finale ; entre une double rangée d'humanités hurlantes, gesticulantes, je fonçai vers le but ; et je plongeai sous l'arche béante de Ballyshannon, quatre minutes après de Knyff : j'avais gagné !

Comment ? vous le savez à présent ; mais moi, je ne l'ai vraiment bien su que le lendemain matin, en analysant mes impressions ; et en lisant les journaux de Dublin, qui racontaient, avec un grand luxe de détails, la victoire du « Diable rouge ».



Jenatzy passe sous la Tribune de l'A. C. de Grande-Bretagne à Ballyshannon

Les 593 kilomètres du parcours furent couverts par le vainqueur en 6 h. 39, 89 kilom. 184 à l'heure, sur voiture Mercédès, pneumatiques Continental.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

***

LE CIRCUIT VU A

Si un observateur s'élevait en ballon, mardi prochain, au-dessus de la région où va se disputer le Grand Prix de l'A. C. F., il jouirait d'un spectacle magnifique. En admettant qu'il fut doué d'une vue infinie et qu'il ne fut pas géné par la courbure de la terre, il apercevrait l'immense triangle des routes, bien reconnaissables entre les autres par la couleur spéciale que leur a donnée le goudronnage. Il verrait les voitures se déplacer sur ces routes avec une vitesse

A VOL D'OISEAU

prestigieuse, plonger dans les vallées pour reparaître bientôt sur les hauteurs, se poursuivant, se dépassant dans une course folle. Sous ses yeux éblouis, le pays de Caux, se déploierait avec ses vallées tortueuses et la frondaison verte de ses forêts en une carte magnifiquement coloriée, bordée par la frange d'écume de la mer éternellement brisée, le long des hautes falaises blanches. C'est cet aspect dont nous avons cherché à donner ici une idée par ce panorama.

DU TAUNUS A L'AUVERGNE

1904 — 1905

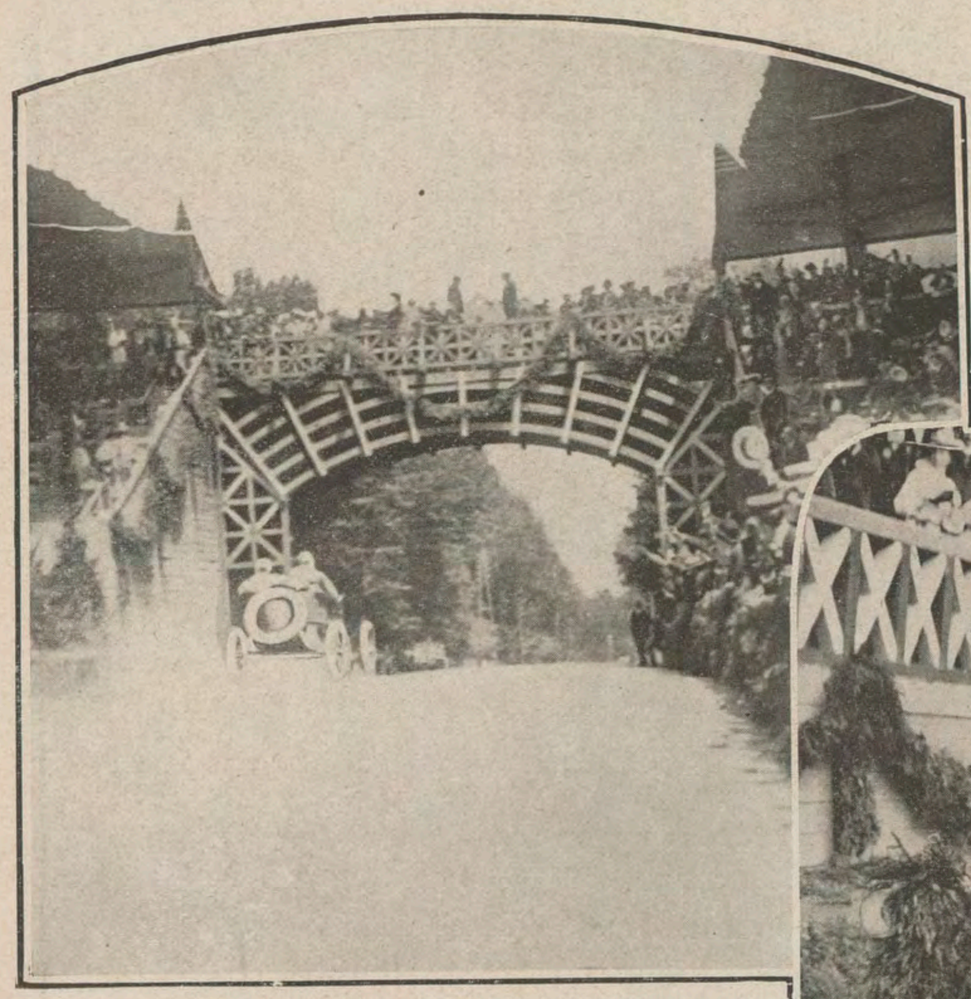
Par BRASIER

La Coupe Bennett, gagnée en Irlande par Jénatzy, fut remise en jeu en 1904 au Taunus et enlevée de haute lutte par Théry sur Brasier. L'année suivante, en Auvergne, Théry fut une seconde fois vainqueur et la France conserva le trophée qui ne fut plus disputé depuis

Brasier.
L'habile ingénieur dont la voiture fut trois fois victorieuse, aux Eliminatoires, au Taunus et en Auvergne.

Il est possible que dans dix ou vingt ans, nos fils aient oublié les grandes batailles de l'automobile, mais ceux qui ont participé à ces luttes garderont un souvenir impérissable des temps où, pour un modeste objet d'art, les nations — et les constructeurs — se livraient les pires combats.

La Coupe était partie par hasard en Angleterre. On était allé la chercher là-bas, mais cette fois encore, on avait été battu. Elle était allée en Allemagne. C'est là qu'il fallait aller la chercher. A cette époque, on renonça à choisir toujours les mêmes marques pour représenter la France, on songea qu'après tout, ceux qui avaient laissé partir le trophée de l'autre côté des frontières n'étaient plus très qualifiés pour représenter nos couleurs et on procéda à une course où tous les constructeurs français pourraient se mettre en ligne : la victoire devait donner le devoir glorieux d'aller chercher au Taunus le challenge, pour le rapporter à l'Automobile-Club de France.



Théry sous le pont de la Saalburg.
Théry, parti 5e, vient de passer 3e à la fin du premier tour. Dans les immenses tribunes dressées à la Saalburg, l'enthousiasme est considérable.

Jusqu'à cette époque, les voitures Brasier n'avaient pas encore gagné leurs lettres patentes de grande noblesse. C'est aux Eliminatoires des Ardennes que, pour la première fois dans une grande épreuve, la petite feuille verte écartelée valut à la voiture et au conducteur une victoire impressionnante.

Mais il ne suffisait pas de triompher des voitures françaises, tout restait à faire, puisque seul l'orgueil national était en jeu. C'est au Taunus, que devait se livrer le grand combat.

Quelle bataille ! ceux qui assistèrent à cette course mémorable se souviennent de la lutte des deux premiers, Théry et Jenatzy. Aujourd'hui, dois-je avouer que jamais je ne fus inquiet, j'avais en la voiture une confiance absolue et, sauf accident, réglée comme une pendule et bien conduite, elle devait arriver à l'heure: elle y arriva. Mais ce jour-là, mes compatriotes qui n'avaient pas comme moi une confiance aveugle dans le mérite de nos voitures, mes compatriotes vécurent quelques minutes de véritable angoisse.

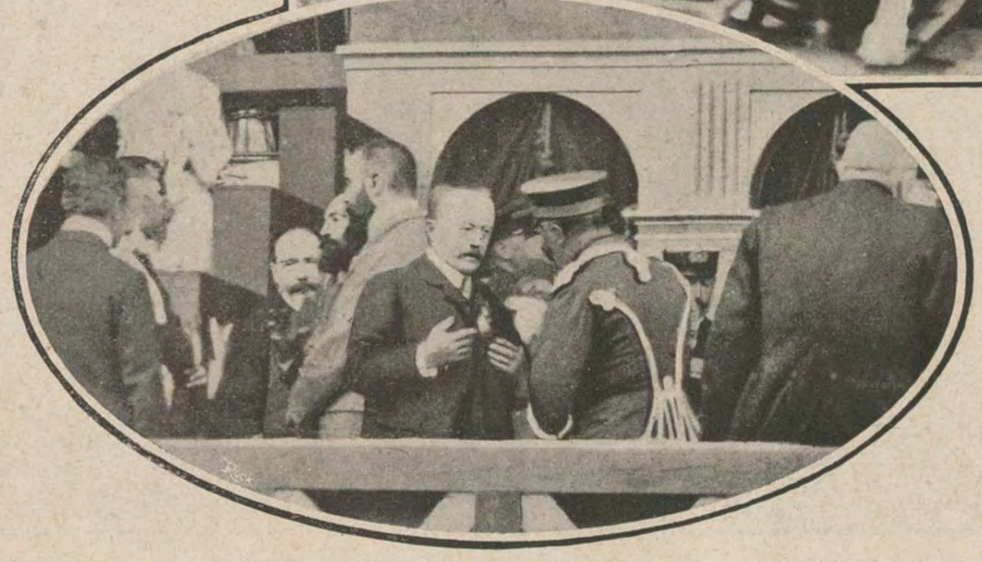
Le triomphe qu'obtint la Brasier n° 5 récompensa de tous leurs efforts ceux qui n'avaient épargné ni leur labeur, ni leurs peines pour mettre en ligne un instrument parfait.

La dernière bataille

Mais ce n'était pas tout que d'avoir repris la Coupe, il fallait la conserver. La concurrence étrangère se faisait chaque année plus forte : après les Anglais et les Allemands, les Italiens menaçaient. Ils venaient d'établir des voitures parfaites, conduites par des conducteurs merveilleux : le Trèfle se devait à lui-même de reprendre la lutte et de gagner la bataille.

Ah ! cette dernière coupe Gordon-Bennett, dans le décor d'un des plus merveilleux pays du monde ! Après des éliminatoires où deux voitures Brasier obtinrent les deux premières places, il y eut la suprême course pour le trophée. Jamais on ne vit une ardeur pareille chez les concurrents, jamais victoire ne fut plus indécise : le brio de l'Italien et le sang-froid du Français passionnèrent également les spectateurs.

Théry à l'arrivée.
Théry finit premier, ramenant en France la Coupe Gordon-Bennett, couvrant les 560 kilom. en 5 h. 40 m. 8 s., moyenne 96 kil. 22 à l'heure, sur voiture Brasier, *pneumatiques* Michelin.



Brasier félicité par l'empereur d'Allemagne.
Après la victoire de Théry, l'empereur se fit présenter Brasier, le constructeur de la voiture victorieuse, auquel il adressa ses félicitations.

Il y eut, toute l'épreuve, deux partis : ceux qui prônaient la furia et la virtuosité et ceux qui préféraient le calme et la prudence, si tant est qu'il s'agisse de prudence quand on marche à cent vingt à l'heure.

Le calme et le sang-froid triomphèrent de la virtuosité; le Trèfle à quatre feuilles portait ouverte-

ment bonheur à ses voitures. Régulièrement, sagement, la voiture abattait ses tours dans le même temps à une minute près. Quand on exige d'un moteur et d'une voiture un effort absolu, constant, on arrive à provoquer des catastrophes : l'Italien fut certainement victime de sa trop grande ardeur. Réglée pour abattre la distance en un temps donné, sans effort, vaillamment la voiture Brasier décrochait la victoire, laissant loin derrière elle les autres Italiens acharnés à sa poursuite.

A-t-on eu tort de supprimer la Coupe ? Et maintenant on ne court plus la Coupe. Doit-on le regretter ? Je crois qu'au point de vue public cette double épreuve nationale, puis internationale, passionnait doublement les masses. Il y avait en jeu quelque chose de la gloire française. Aujourd'hui je sais bien que la course annuelle comporte autant de concurrents étrangers, mais cependant ce n'est plus le même enthousiasme que jadis. Il n'y a plus un champion qui représente l'industrie nationale et qui la défend contre toutes les industries étrangères.

Lorsque le départ est donné, toutes les voitures ont un mérite égal et inconnu, on ne leur donne de chance que pour ce qu'elles ont fait jadis et non plus pour ce qu'elles sont capables de faire. La sympathie se disperse, on n'a plus les yeux sur le même homme. Je pourrais citer un exemple qui date de l'an dernier : on se préoccupait moins le second jour de savoir si Nazzaro regagnait sur Szisz que de savoir ce qu'il prenait à ce pauvre Albert Clément. C'était la seconde place qui inquiétait et intéressait le public et non plus la première. Avec la Coupe, il y avait un gagnant et c'était tout. L'enthousiasme de la foule d'ailleurs le prouva : rappelez-vous en Auvergne l'accueil que l'on fit au vainqueur et comparez avec l'an dernier. Dieu merci, leurs mérites sont égaux sans doute, mais il est évident que ce n'est plus l'enthousiasme de jadis.

Personne plus que moi, et on le sait, n'aime les courses. Si on a voulu me reconnaître quelque valeur, c'est de savoir établir des voitures pour les grandes épreuves. Et pour arriver à perfectionner les voitures de course, il faut aimer la course, et savoir ce qu'est la course.

Tous les perfectionnements qu'on a apportés aux voitures de tourisme ont été mis au point, expérimentés dans les grandes épreuves, et si, aujourd'hui, on est arrivé à établir pour l'acheteur des voitures parfaites, il faut que l'acheteur sache que c'est à la course qu'il doit de ne plus être arrêté à chaque carrefour pour chercher dans un moteur qui bafouille l'avarie légère, présage d'une panne qui ne tardera pas.

Certes, la grande course française sera certainement la plus importante de l'année pour l'industrie automobile, mais il faut avouer qu'au point de vue retentissement, elle a perdu depuis que les pouvoirs sportifs, sur ma proposition, ont décidé de ne plus mettre en jeu le trophée de Gordon Bennett. Si on considère le yachting par exemple, on s'aperçoit que la seule épreuve qui passionne même les indifférents, c'est la Coupe America. Nous possédions une semblable épreuve : avons-nous raison de la sacrifier ?

Cette année, les deux premières épreuves automobiles qui ont été disputées n'ont pas été favorables à l'industrie française. On a reproché à certains constructeurs de n'avoir pas été défendre nos couleurs en Italie et en Allemagne. On a peut-être eu tort.

Pour une grande maison, il ne s'agit pas seulement de remporter des victoires sportives, mais aussi de satisfaire ses clients. Lorsque, chaque année, une usine sort trois nouvelles voitures munies des derniers perfectionnements et capables des plus éclatantes prouesses, il ne faut pas lui demander, suivant les règlements plus ou moins heureux qu'on peut inventer, de construire des véhicules pour disputer toutes les épreuves qu'il plaît aux Automobile-Clubs d'instituer.

Pour le Grand Prix, les Brasier sont prêtes à affronter la lutte. Souhaitons que la chance les favorise, elles le méritent, puisque c'est un peu grâce à elles que l'industrie française brille d'un incomparable éclat.

Brasier

Théry dans la descente de Laqueuille.
Après avoir gagné les Elimimatoires, Théry se classa encore premier dans la finale, disputée sur le Circuit d'Auvergne.

Léon Théry.
Gagnant de la Coupe Gordon-Bennett en 1904 et en 1905, au Taunus et en Auvergne sur voiture Brasier.

Théry au contrôle de Laqueuille.
Avec une régularité d'horloge, la voiture qui avait triomphé au Taunus et en Auvergne, remportait une nouvelle victoire définitive cette fois sur ce même circuit. Les 549 kilomètres étaient couverts en 7 h. 2 m. 42 s. 3/5, moyenne à l'heure 78 kilomètres 428, sur voiture Brasier, pneumatiques Michelin.

Nos abonnés trouveront encartée dans notre prochain numéro la Table des matières du premier semestre de 1907.

LE CIRCUIT DES ARDENNES = 1906

par DURAY

Duray au virage de Bastogne.

Le Circuit des Ardennes de 1906, couru le 13 août, fut gagné par Duray, qui obtint enfin la consécration d'une grande victoire. Il couvrait les 595 kil. en 5 h. 38 m. 39 s. 1/5, moyenne 106 kil. à l'heure, sur voiture Lorraine-Diétrich, pneumatiques Michelin.

Couru pour la cinquième fois le 13 août 1906, le Circuit des Ardennes belges fut la première victoire de Duray ⌀ Quatre voitures Lorraine-Diétrich y réalisèrent un exploit jamais atteint, celui de prendre quatre places, dont la place d'honneur, dans les sept premières ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Duray

Gagnant du Circuit des Ardennes 1906.

Quels souvenirs m'a laissé ma course du Circuit de Bastogne? Rien de bien pittoresque. Je ne veux pas rééditer la phrase trop banale, mais il est bien certain que les courses qui ont une histoire se terminent rarement par un succès. C'était bon aux temps préhistoriques de l'automobile; on s'arrêtait le long de la route, on démontait ses cylindres, on remontait, et on arrivait premier. Maintenant, on n'a pas le temps d'avoir d'histoires.

Mais ce que je n'oublierai jamais, c'est que le Circuit des Ardennes de 1906 fut ma première victoire. Elle m'était bien due. Je commence à être déjà un vétéran de l'automobile. Jusque-là j'avais été bien placé, mais je n'avais jamais eu la veine de décrocher la timbale, celle-ci fut la première, espérons qu'elle sera suivie de quelques autres.

Mais quelle joie, aussi, de ne pas connaître les affres de la crevaison, les douleurs de l'éclatement. Avec nos jantes amovibles, le changement est fait, sans fatigue, en quelques minutes seulement.

Et, du reste, en dehors des changements de trains tous les deux tours, comme il avait été prévu, je n'ai eu aucun arrêt.

Je me souviens de l'envolée folle de Wagner, démolissant tous les records, tandis que je le laissais filer, prévoyant bien ce qui arriverait; puis c'est Salzer, mais dès le troisième tour, j'étais en tête. J'eus à subir alors de terribles assauts; c'est ce pauvre Albert Clément qui m'inquiéta pendant longtemps, puis c'est Hanriot, qui faillit bien m'enlever la victoire, puisque, confiant dans mon avance, je me contentais de finir d'une allure régulière, sans pousser comme un fou dans les derniers kilomètres, et que Hanriot n'était qu'à 1 m. 40 de moi.

Mais, en course, on ne sait pas, n'est-ce pas, ce n'est qu'après dans les comptes rendus, en voyant les tableaux de tours, qu'on se rend un compte exact de ce que fut la lutte.

Il ne faut pas être trop prudent. Voyez Barillier qui finit sur sa lancée et se fait battre de 16 secondes par Rougier! Du 3e au 4e, cela ne fait qu'une place, mais si c'eût été la première, quel remords pour le battu!

Duray

Rougier au virage de Bastogne

Le Circuit des Ardennes de 1906 fut l'occasion d'une victoire sans précédent pour les Lorraine-Diétrich, dont les quatre conducteurs terminèrent, prenant les 1re, 3e, 5e et 7e places, avec, dans cet ordre, Duray, Rougier, Gabriel et Sorel.

VOITURES ET CONDUCTEURS

par C. FAROUX

Garcet.
Voiture Bayard-Clément I, N° 7, B. C. Départ à 6 h. 6 m.

Alézi.
Voiture Bayard-Clément II, N° 21 B. C. Départ à 6 h. 20

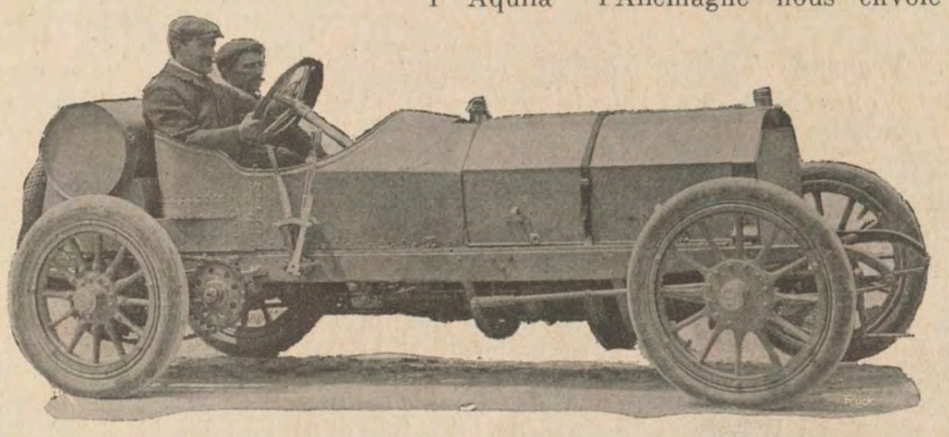
Fitz Shepard.
Voiture Bayard-Clément III, N° 32 B.C. Départ à 6 h. 31.

Hanriot.
Voiture Darracq I, N° 3 D. Départ à 6 h. 2.

Caillois.
Voiture Darracq II, N° 19 D. Départ à 6 h. 18.

Dix sept marques différentes vont se rencontrer sur le Circuit de la Seine-Inférieure. ⌀ Notre collaborateur en étudie successivement les caratéristiques, tout en traçant, en passant, un portrait rapide de leurs conducteurs ⌀ ⌀

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France a réuni les engagements de 38 voitures, c'est-à-dire 4 de plus que l'an dernier. La France est représentée par 24 voitures de 10 marques différentes, à savoir : Bayard-A. Clément (3 voitures), Darracq (3 voitures), Motobloc (3 voitures), Corre (1 voiture), Panhard-Levassor (3 voitures), Renault (3 voitures), Lorraine-Diétrich (3 voitures). Porthos (1 voiture), Brasier (3 voitures) et Gobron (1 voiture); l'Italie nous a délégué 3 Fiat, 1 Marchand et 1 Aquila l'Allemagne nous envoie



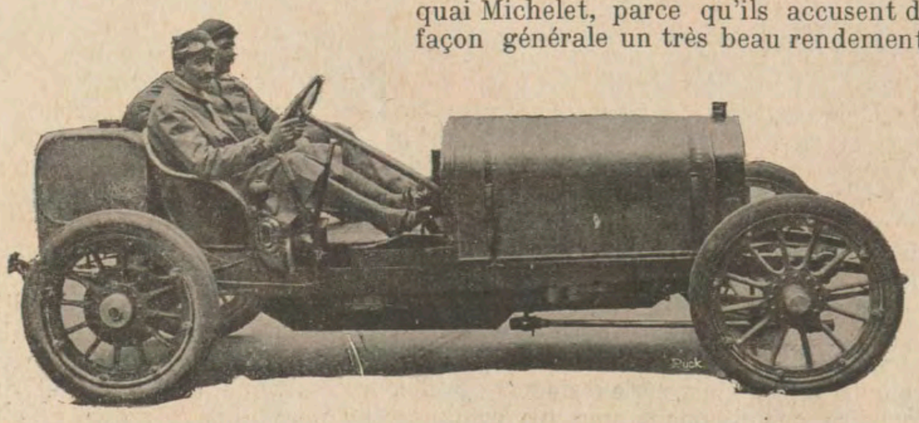
La voitures Bayard-A. Clément.
Transmission par cardan, magnéto Simms-Bosch, *pneus* Michelin.

3 Mercédès; la Belgique 3 Germain, l'Angleterre 2 Weigel et l'Amérique 1 Christie.

Nous allons passer brièvement en revue ces différents types.

Les Voitures françaises. Les 3 Bayard-Clément qui, par suite de circonstances consécutives au tragique accident qui a causé la mort du regretté Albert Clément, seront pilotées par trois amateurs qui les ont achetées au grand constructeur du quai Michelet, ont conservé les caractéristiques essentielles des *racers* de 1905 et 1906 qui firent, d'ailleurs, figure plus qu'honorable en France, en Belgique et en Amérique. Cependant, les masses ont été centrées davantage et l'empattement a été légèrement diminué.

C'est toujours le même moteur à 4 cylindres de 160 millimètres d'alésage et 160 millimètres de course avec tous les autres détails identiques à ceux des Bayard-A. Clément de tourisme : allumage à haute tension, nid d'abeilles, embrayage à disques, baladeurs multiples, etc. La transmission est par cardans longitudinaux et on dit assez volontiers, dans le monde des initiés, que les Bayard-Clément de cette année sont particulièrement bien réussies et qu'elles possèdent sur le papier une chance de premier ordre. Pour moi, j'ai toujours tenu en haute estime les moteurs de l'usine du quai Michelet, parce qu'ils accusent de façon générale un très beau rendement,



La voiture Motobloc.
Transmission par chaînes, refroidisseur Grouvelle et Arquembourg, *magnéto* Simms-Bosch.

et tout ceci me fait regretter davantage de les voir, cette année, aux mains de conducteurs qui, quand bien même ils seraient excellents, auront contre eux ce lourd handicap de débuter dans une grande épreuve ou de n'être pas professionnels,

Tout comme les précédentes, mais pour des raisons assez différentes, les Darracq ne participeront au Grand Prix qu'après certaines vicissitudes. On connaît assez la sportivité combative de M. Darracq, et s'il ne prend pas part officiellement au Grand Prix, c'est qu'il s'est trouvé sur cette question en désaccord avec les membres de son conseil d'administration qui, en commerçants anglais, jugent les courses inutiles, aujourd'hui, pour le nom de Darracq. La raison a sa valeur, je ne la crois cependant pas sans réplique.

Nous reverrons à Dieppe les mêmes Darracq que l'an dernier ; quand je dis « les mêmes » qu'on m'entende bien : je veux dire qu'elles sont de modèles identiques. C'est encore un moteur à 4 cylindres de 180 d'alésage et 150 de course avec allumage à rupture, radiateur en coupe-vent, embrayage à cônes, transmission par cardans longitudinaux, etc. Ce type a montré aux Ardennes belges, comme lors de la Coupe Vanderbilt, combien il était au point : on affirme d'ailleurs qu'avec leur grande multiplication, les 3 Darracq dépassent le 160 en palier. Il convient donc de les envisager comme des concurrentes redoutables, d'autant plus qu'elles sont confiées à trois excellents conducteurs : Caillois, Rigal, Hanriot. Le premier, un vieux routier, fort expérimenté et, par surcroît, garçon intelligent, ce qui ne gâte rien, a toujours terminé en très bon rang les épreuves auxquelles il participa. Sa plus belle course fut, assurément, celle qu'il fit aux Eliminatoires d'Auvergne, dans lesquelles l'invincible Théry ne le battit que de bien peu. Audacieux et froid, possédant un coup d'œil très sûr et sachant mener son moteur au meilleur régime, la place d'honneur de Caillois est une quasi-certitude, sa victoire une sérieuse probabilité.

La voiture Darracq.
Transmission par cardan, refroidisseur Grouvelle et Arquembourg, *magnéto* Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin *sur deux voitures.*

Je verrai avec grand plaisir la rentrée de Rigal, qui fit naguère des choses remarquables, témoin certain 128 de moyenne, lors de Paris-Madrid, entre Poitiers et Angoulême. Rigal possède un très grand sentiment des distances, il mène vite et sûrement et s'il a pu avoir sa voiture en temps suffisant pour s'entraîner sérieusement, il sera très à craindre.

Hanriot complète dignement le trio. Après des débuts un peu obscurs, il fit, l'an dernier, une remarquable exhibition au Circuit des Ardennes, où Duray ne le battit que d'un peu plus d'une minute.

Avec « Motobloc », nous avons l'exemple d'une marque qui débute en grande épreuve de vitesse. Le moteur, un 4-cylindres de 165 d'alésage et 140 de course, a exactement les mêmes caractéristiques que celui de Brasier ; l'embrayage est à segment métallique, et comme dans toutes les voitures de la grande marque bordelaise, le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesse ne forment qu'un seul bloc, solution excellente et qu'il serait à désirer de voir se généraliser.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

Courtade.
Voiture Motobloc I N° 33, M. B. Départ 6 h. 32.

D'Hespel
Voiture Corre N° 2, C. Départ 6 h. 1

Le Blon.
Voiture Panhard-Levassor II, N° 25 P. L. Départ 6 h. 24.

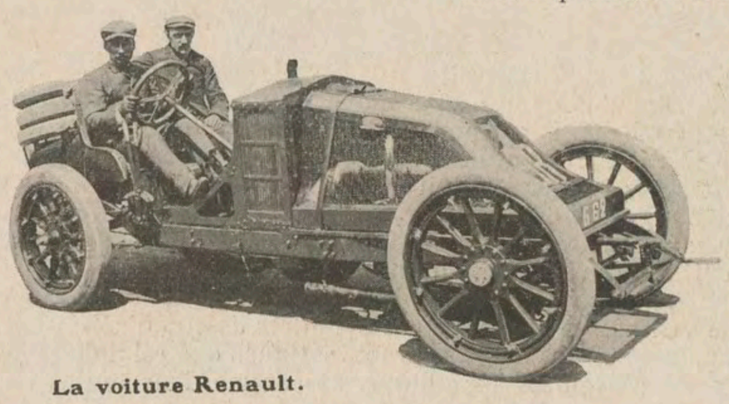
Heath.
Voiture Panhard-Levassor I, N° 11 P. L. Départ 6 h. 10.

Dutemple.
Voiture Panhard-Levassor III, N° 36 P. L. Départ 6 h. 35.

Pierron.
Voiture Motobloc II, N° 8 M. B. Départ 6 h. 7.

Page.
Voiture Motobloc III, N° 22 M. B. Départ 6 h. 21.

Rigal.
Voiture Darracq III, N° 3 D. Départ 6 h. 29.

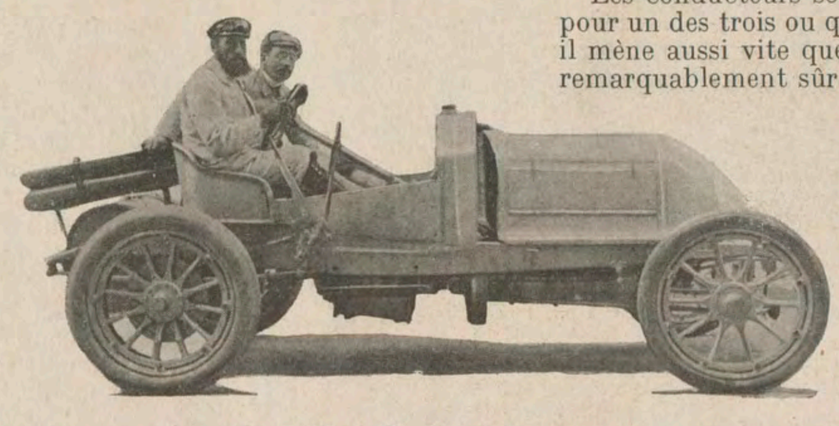


La voiture Renault.
Transmission par cardan, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin.

Les trois Motobloc seront pilotées par Page, Pierron et Courtade; le premier, quoique tout jeune encore, est déjà un vieux de la vieille ; il faisait équipe chez Decauville, avec Ullmann et Théry, et je le tiens pour tout à fait bon. Quant aux deux autres, ils débutent, et il nous est impossible de porter sur eux quelque jugement que ce soit.

Corre a engagé une voiture: mécaniquement, c'est celle qui participa, l'an dernier, au Circuit des Ardennes belges, mais la silhouette générale s'est modifiée, par suite du déplacement du radiateur, qui est maintenant à l'avant du châssis, suivant la tendance générale, et non plus immédiatement derrière le moteur, comme dans les Renault. Cette voiture, une des plus faibles parmi les engagées, sera pilotée par M. d'Hespel, qui n'a pas encore eu l'occasion de montrer ses qualités.

L'ordre des inscriptions nous amène ensuite à la marque doyenne. Panhard-Levassor a engagé 3 voitures munies

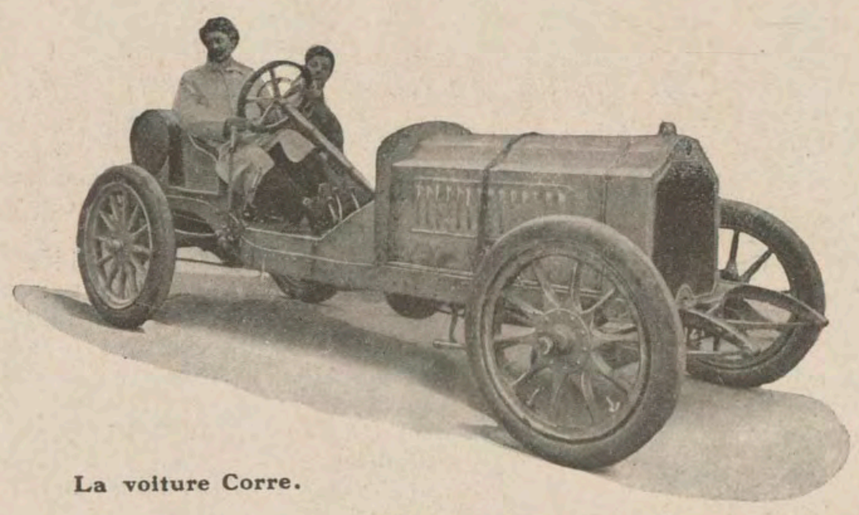


La voiture Panhard-Levassor.
Transmission par cardan, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin.

d'un moteur de 170 d'alésage et 150 de course. Grande modification à la silhouette habituelle des Panhard : le radiateur a été déplacé, reculé en arrière du moteur, et l'avant de la voiture est muni d'un capot en coupe-vent. Cependant, le refroidissement ne se fait pas tout à fait de la même façon que dans les Renault.

Transmission par cardan, ainsi qu'on l'a toujours fait à l'avenue d'Ivry, depuis les premières Eliminatoires françaises. Teste ne sera pas au départ et tous les sportsmen le regretteront; son accident de 1906 l'a poussé à abandonner les courses. Il s'en est tiré à bon compte au circuit de la Sarthe et ne désire pas avoir la tentation de recommencer.

Mais les Panhard-Levassor seront confiées à une équipe soigneusement choisie.



La voiture Corre.
Transmission par cardan, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

Les conducteurs sont Le Blon, Heath, Dutemple. Je tiens le premier pour un des trois ou quatre meilleurs Français: sérieux, attentif et adroit, il mène aussi vite que qui que ce soit, avec moins de risques. Heath est remarquablement sûr et se classe toujours bien: peut-être exagère-t-il la prudence, mais, tout bien considéré, il vaut mieux, pour les intérêts bien compris d'une marque, terminer le parcours que de battre le record du tour de départ et de se retourner ensuite. Dutemple débute : il a, dit-on, fort bonne opinion de lui-même et fit, l'an dernier, le service des journaux entre Paris et Trouville avec une 50-chevaux Panhard.

Les frères Renault, qui triomphèrent, l'an dernier, dans le premier Grand Prix, ont engagé, cette année, les trois mêmes voitures, pilotées par les trois mêmes conducteurs. Il est superflu de décrire à nouveau les véhicules ; on les dit admirablement au point et il est probable que les trois Renault iront au bout du parcours. Elles sont d'ailleurs très suffisamment rapides et les tuyaux d'entraînement, qui sont généralement sérieux en matière d'automobile, les donnent comme très dangereuses.

Je tiens les trois conducteurs pour fort bons ; j'ai peut-être, en dépit des résultats de l'an dernier, une légère préférence pour Edmond, mais il n'empêche que Szisz est très audacieux et que Richez est très sûr.

Passons aux Lorraine-Diétrich. Leurs grands succès de 1906, leur venue en forme, pourrait-on dire, font que beaucoup suivront leur course comme celle d'une marque favorite. Elles ont un moteur à 4 cylindres de 180 d'alésage et 170 de course, pourvu d'un allumage à rupture. L'embrayage est à segments métalliques et la transmission par chaînes. La conscience coutumière des grands établissements de Lunéville nous est un sûr garant que ces voitures robustes et puissantes sont sérieusement établies et leur présence ne contribue pas peu à rendre l'issue de la lutte plus incertaine encore.

Ces trois voitures sont confiées à Duray, Rougier et Gabriel, et cette équipe est une des meilleures qui soient. Elle peut rivaliser avec celles de Darracq, Fiat et Mercédès. Duray est un travailleur très sérieux, il prépare sa voiture avec un soin infini et conduit en outre avec une grande sûreté. Rougier, quoique enfant du Midi, est remarquable par son sang-froid et son audace résolue. Pour Gabriel, si depuis trois ans il est peu heureux, c'est cependant, de tous nos hommes, un de ceux qui mènent le plus droit et qui virent le mieux. J'ai vu de lui des attaques longues et pures qui m'ont littéralement enthousiasmé.

Porthos, une toute jeune marque, qui s'est révélée avec une rapidité extraordinaire, a engagé dans le Grand Prix une 8-cylindres de 110 d'alésage et 120 de course, voiture un peu moins rapide que la plupart de ses concurrentes, mais sérieusement établie, excessivement robuste et qui fournira certainement une performance intéressante. A noter que le 8-cylindres Porthos est constitué par la réunion de deux 4-cylindres de série : nous ne saurions trop encourager cette tendance à n'employer que des pièces de série pour les véhicules de course. Rien n'est plus propre à

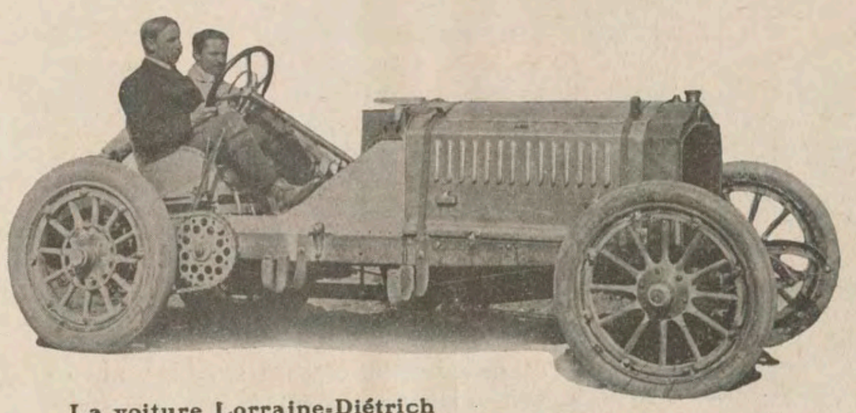
Szisz
Voiture Renault I,
N° 9 R. Départ 6 h. 8.

Edmond.
Voiture Renault II,
N° 23 R. Départ 6 h. 22.

Richez.
Voiture Renault III,
N° 34 R. Départ 6 h. 33.

Duray.
Voit. Lorraine-Diétrich I,
N° 4 L. D. Départ 6 h. 3.

Rougier.
Voit. Lorraine-Diétrich II,
N° 20 L. D. Départ 6 h. 19.



La voiture Lorraine-Diétrich
Transmission par chaînes ; magnéto Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg, *pneumatiques* Michelin.

démontrer l'excellence d'une construction. Le conducteur de la Porthos, nommé Stricker, est, paraît-il, très adroit. Souhaitons-lui de justifier cette bonne opinion, en laquelle le tiennent ceux qui le connaissent.

La Gobron engagée est bien connue de tous les habitués des meetings automobiles. Elle débuta au meeting de Nice de 1903, il y a donc quatre ans bien sonnés. Depuis, elle a glané bien des lauriers, un peu sous toutes les latitudes, et le fait qu'elle est encore dans le Grand Prix de 1907 une concurrente nullement à dédaigner, témoigne éloquemment de la valeur du moteur Gobron.

Ce moteur, de 140 d'alésage et 220 de course, qui marche à l'alcool et emploie de ce fait des compressions froides de 12 kilos, est probablement un des plus économiques que nous possédions.

La 110-chevaux Gobron sera pilotée par son conducteur habituel, Rigolly, très froid, très prudent, très sérieux, qui fera certainement une bonne course.

Le lot français se complète enfin par les trois Brasier. Voitures célèbres et que quatre triomphes consécutifs imposent au premier rang. Le soin avec lequel Brasier prépare ses courses est proverbial : on sait que cet habile homme ne laisse rien au hasard de ce qu'il peut lui dérober et on doit se souvenir que l'an dernier, en dépit d'une guigne insensée, les Brasier firent néanmoins d'admirables performances. Certains qui ne pouvaient — et pour cause — contester leur impeccable régularité, alléguaient que les Brasier manquaient de vitesse ; cependant l'une d'elles établit à la Sarthe le record du tour et fit un début de course inoubliable.

La voiture Porthos.
Transmission par cardan, magnéto Simms-Bosch.

Les Brasier 1907 ont conservé la même silhouette générale que leurs aînées de 1904, 1905, 1906. On conserve les caractéristiques essentielles, mais d'année en année, le centre de gravité s'abaisse, le centrage des masses s'accentue. Pour ce qui touche leur tenue sur la route, elle est incomparable.

Les conducteurs sont Baras, Barillier et Bablot. Dans l'ensemble, l'équipe est bonne. Baras est l'homme qui démarre le plus vite du monde et qui conduit vite et sûrement à la fois, Barillier est plus prudent ; enfin, Bablot, adroit et sûr, complète dignement le team.

Nos rivaux les plus dangereux. En face du lot français, imposant et redoutable, quels sont les véritables champions des rivalités étrangères ? Très probablement les Fiat.

La grande firme de Turin est actuellement dans une période admirable. Elle vient de remporter deux victoires extrêmement probantes dans la Targa Florio et dans la Coupe de l'Empereur. La vitesse des Fiat du Grand-Prix est certaine ; en outre, les dirigeants de la puissante société turinoise apportent un soin remarquable à la préparation de leurs épreuves et enfin les voitures, identiques à celles de l'an dernier, sont tout à fait prêtes.

Ajoutez à cela que l'équipe de conducteurs Lancia, Nazzaro, Wagner est tout simplement merveilleuse et vous conviendrez que la France n'a pas, dès le départ, partie gagnée. On a tout dit sur la fougue de Lancia, mais il m'apparaît que depuis un an cette fougue s'est assagie. Selon moi, les deux plus belles courses de la carrière de Lancia, qui en compte d'admirables, sont celles de la Coupe Vanderbilt 1906 et de la Coupe de l'Empereur. Dans un cas comme dans l'autre, il a eu sur la fin des retours foudroyants qui montrent que l'homme, tout en devenant plus sûr, n'a rien perdu de sa légendaire virtuosité. Mais que dire de Nazzaro, ce garçon si sympathique, dont la manière de conduire rappelle invinciblement celle de Théry ? Nazzaro, qui semble ne faire qu'un avec sa voiture, ne donne jamais l'impression de risquer quoi que ce soit ; mais il avance toutefois plus terriblement que la plupart de ses rivaux. Reste Wagner. Tout le monde se souvient encore des circonstances qui accompagnèrent son entrée chez Fiat. Ce gentil garçon est un des meilleurs manieurs de volant qui soient ; il est aussi vite que n'importe lequel, à voiture égale, et son audace est sans bornes.

A côté des Fiat, je placerai les Mercédès, dont le départ fut longtemps considéré comme incertain, mais que j'ai de bonnes raisons de considérer comme redoutables. Je ne suis pas suspect de partialité à l'égard des usines d'Untertürkheim, qui se sont un peu endormies après 1903, mais je dois reconnaître qu'elles ont fait cette année un très sérieux effort. Les Mercédès 1907 sont mécaniquement identiques à celles de l'an dernier.

Les conducteurs Jenatzy, Salzer et Hémery sont de tout premier ordre. Le premier est suffisamment connu, le second est l'acrobate le plus audacieux et le plus invraisemblablement adroit que je connaisse. Enfin, Hémery, très consciencieux, conduisant avec beaucoup de sang-froid et de précision, est un des Français que j'ai en haute estime sous le rapport des qualités professionnelles.

Les six et huit cylindres. La voiture Marchand-Dufaux est, comme la Porthos, comme les Weigel, sur lesquelles je vais revenir, une 8-cylindres. J'ai déjà eu occasion d'expliquer pourquoi, dès l'instant qu'il s'agit d'une épreuve basée sur un taux maximum de consommation, il n'y avait pas intérêt à dépasser un nombre de cylindres supérieur à 4 : si cependant, mais au prix

La voiture Gobron-Brillié.
Transmission par chaînes ; magnéto Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

Gabriel.
Voit. Lorraine-Diétrich III,
N° 31 L. Départ 6 h. 30.

Stricker.
Voiture Porthos, N° 5 P.
Départ 6 h. 4.

Rigoly.
Voiture Gobron-Brillié,
N° 15 G. B. Départ 6 h. 14.

Lancia.
Voit. Fiat I. N° 1 F.
Départ à 6 heures.

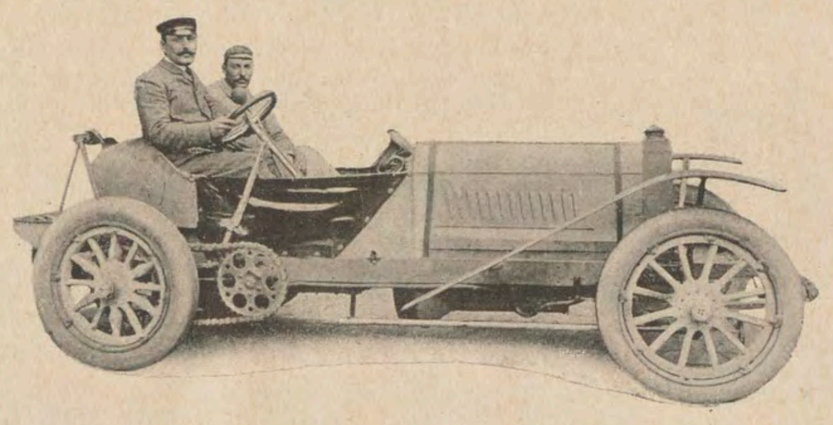
Nazzaro.
Voit. Fiat II, N° 18 F.
Départ à 6 h. 17.

Wagner.
Voit. Fiat III, N° 29 F.
Départ à 6 h. 28.

Jenatzy.
Voit. Mercédès I, N° 13 M.
Départ à 6 h. 12.

Salzer.
Voit. Mercédès II. N° 26 M.
Départ à 6 h. 25.

Bablot.
Voit. Brasier III, N° 38 B.
Départ à 6 h. 37.



La voiture Brasier.
Transmission par chaînes, magnéto Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg, *pneumatiques* Michelin.

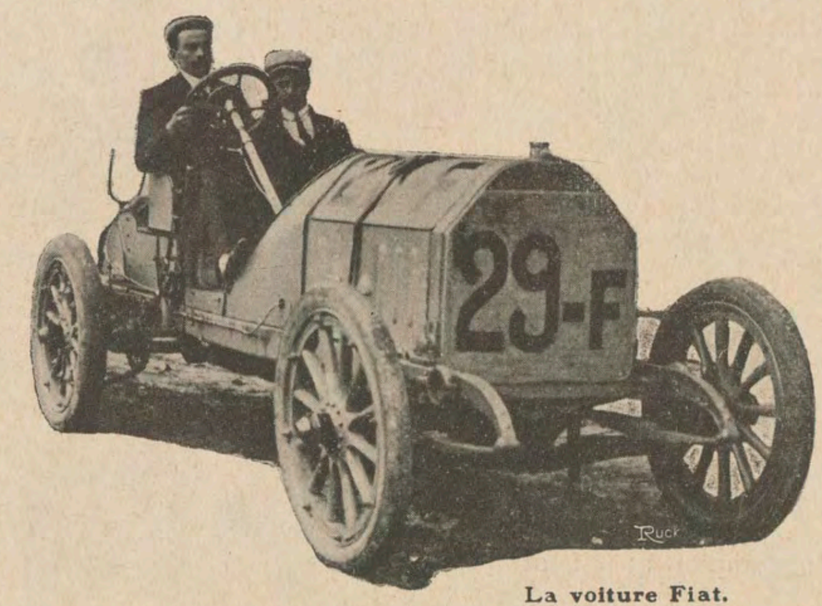
Barillier.
Voit. Brasier I, N° 17 B.
Départ à 6 h. 16.

d'une légère diminution de puissance, les 6 et 8-cylindres arrivent à se tenir en dedans de la limite de consommation, il est incontestable que ces voitures ont des reprises plus rapides en raison des moins grandes variations du couple moteur. Cette considération, qui est précieuse sur un circuit difficile, perd évidemment de son poids sur l'itinéraire adopté pour le Grand Prix de 1907. Le conducteur de la Marchand-Dufaux est Frédéric Dufaux, ex-recordman du kilomètre, qui passe pour très bon et qui connaît remarquablement la voiture, à l'établissement de laquelle il a d'ailleurs contribué.

Tout ce que je viens de dire pour la Marchand-Dufaux peut s'appliquer aux deux voitures Weigel qui seront pilotées, la première par Lee Guinness, dont le nom brilla souvent sur les palmarès des épreuves de courte distance, et la seconde par le constructeur lui-même.

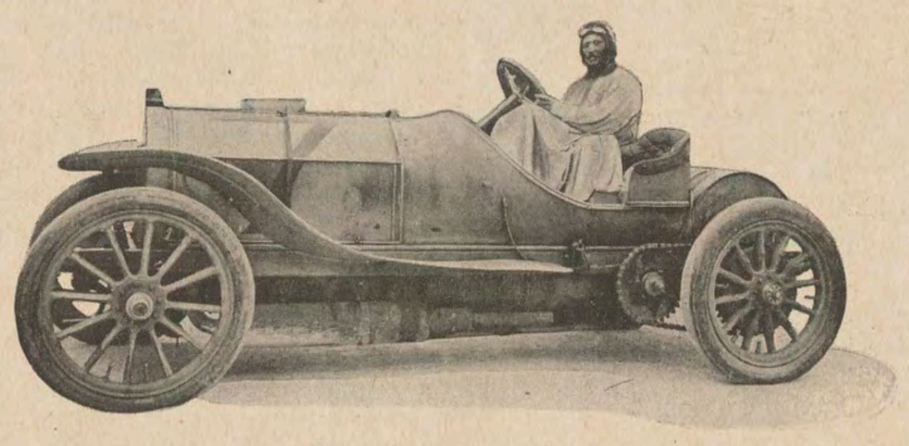
Les 8-cylindres des Weigel ont 130 d'alésage et 140 de course : la puissance effective est de plus de 120 chevaux et les intéressés affirment qu'elles dépassent les 160 en palier. Mais, ayant contre elles ce handicap de débuter, je doute qu'on puisse attendre des Weigel autre chose qu'une honorable performance.

L'Aquila Italiana a adopté un moteur 6-cylindres de 130×140, exécuté en monobloc. Cette toute jeune marque transalpine avait, à la dernière exposition du Grand-Palais, un stand qui fut très remarqué, malgré que son emplacement fût sacrifié. Il y avait dans son châssis des solutions élégantes et heureuses et, quoique la voiture engagée ne prétende pas enlever la première place, il est certain que sa marche sera très intéressante à suivre. Le 6-cylindres Aquila sera pilotée par le concessionnaire de la marque à Paris, M. Pichat. C'est un conducteur qui a l'habitude des voitures puissantes et rapides et qui saura mener son véhicule au poteau.



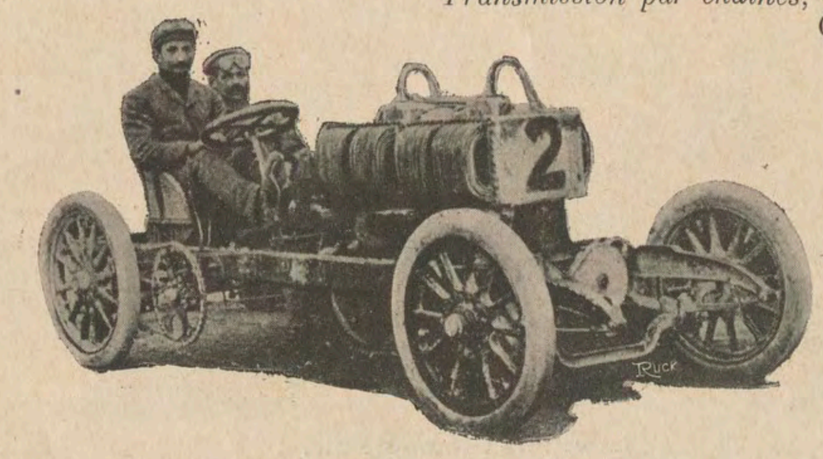
La voiture Fiat.
Transmission par chaînes, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin.

Baras.
Voit. Brasier II, N° 28 B.
Départ à 6 h. 27.



La voiture Mercédès.
Transmission par chaînes, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Continental.

Belges et Américains. Les Germain, qui viendront défendre les intérêts de l'industrie belge méritent, une mention spéciale : ce sont de simples 24-chevaux de série, qu'on a gréées en course. L'usine a voulu montrer publiquement ce que pouvaient faire ses modèles de tourisme. L'idée est particulièrement heureuse, et si les Germain ne peuvent, — pour cause — prétendre à lutter pour les toutes premières places, il est hors de doute qu'elles feront preuve de sérieuses qualités. Des trois conducteurs, le premier, Degrais, est de tout premier ordre ; c'est, au surplus, un vieux routier des grandes épreuves, et une 24-chevaux n'est qu'un joujou pour lui. Perpère nous a montré, l'an dernier, dans la Coupe de Liedekerke, qu'il était excellent enfin, Roch-Brault passe pour très adroit.



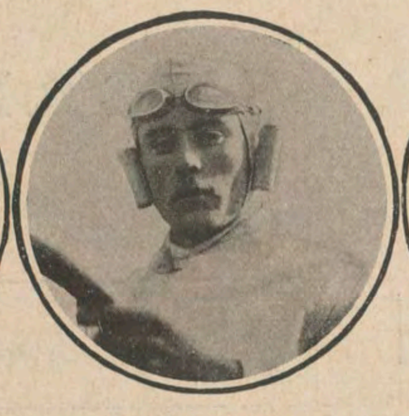
La voiture Dufaux-Michelin.
Transmission par chaînes, pneumatiques Michelin.

J'ai gardé pour la fin le véhicule que nous envoie l'Amérique : c'est une Christie qui, on le pense bien, ne laisse pas que de présenter certaines particularités originales. La Christie a d'abord la plus grosse cylindrée, sinon la plus grosse cylindrée-minute : il a un 4-cylindres de 185 d'alésage et 185 de course : mais son véhicule offre une silhouette assez curieuse. D'abord, le moteur n'a pas les axes de ses 4-cylindres dans le même plan, puis il est placé en travers sur l'essieu avant, enfin le radiateur est disposé en carapace. Il est certain que cette Christie, comme ses deux fameuses devancières, est exceptionnellement rapide : mais je ne crois pas qu'elle puisse marcher longtemps sans ennuis. Christie n'a jamais bien solutionné les difficultés de graissage aussi bien que de transmission par cardans transversaux.

Qui conduira cette 135-chevaux ? Sera-ce Christie lui-même ? Sera-ce son fidèle Louis Strang ? Le premier est plus sûr, mais il a des douleurs rhumatismales

Hémery.
Voiture Mercédès III, N° 37 M. Départ à 6 h. 36.

Dufaux.
Voiture Dufaux-Marchand, N° 6 D. M. Départ à 6 h 45.



Lee Guinness.
Voiture Weigel I, N° 14 W. Départ à 6 h. 5.

Weigel.
Voiture Weigel II, N° 27 W. Départ à 6 h. 26.

Pichat.
Voiture Aquila Italiana, N° 16 A. Départ à 6 h. 15.

assez fréquentes ; le second, plus jeune, est un spécialiste de la marche à tombeau ouvert. Il n'irait pas au bout sans accident, en admettant que sa voiture ne lui occasionne aucune panne. Christie est d'ailleurs en France et il fait annoncer que c'est lui qui sera au volant mardi prochain.

Tout bien considéré, il est certain que le lot des participants au Grand-Prix de 1907 est admirable dans son ensemble et rend tout pronostic impossible.

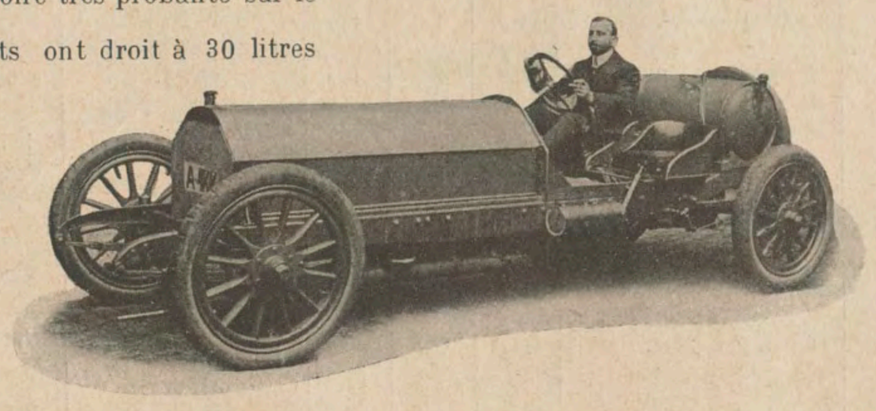
Terminons par une rapide statistique qu'il faut faire porter non sur le nombre de voitures engagées, mais sur le nombre de types distincts. Il y a 17 marques représentées sur lesquelles 9 ont adopté l'embrayage métallique, les 8 autres demeurant fidèles au système à cônes garnis de cuir. Il y a donc quasi-égalité, tout comme entre les partisans de la transmission par cardan et de celle par chaînes : 9 d'un côté, 8 de l'autre.

Mais tous ont la jante amovible, car cette dernière, dont on mettait l'an dernier les mérites en doute, a remporté une victoire très probante sur le Circuit de la Sarthe.

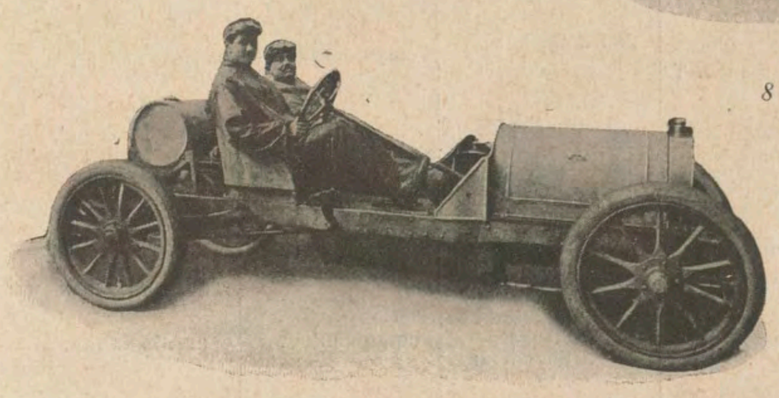
Comment on mesurera l'esence

On sait que les concurrents ont droit à 30 litres d'essence aux 100 kilomètres, soit, pour 770 kilomètres, 231 litres.

Comment cette essence sera-t-elle mesurée pour être remise aux concurrents ? Tout d'abord, ceux-ci ont le droit absolu de se servir du carburant qui leur co vient. Aucune marque d'essence n'est imposée et, si quelqu'un préfère l'alcool ou un mélange spécial il est libre de l'employer. Mais une autre question se pose. Ce n'est pas en volume, mais en poids,



La voiture Weigel.
8 cyl. Transmission à cardan, pneumatiques Dunlop.



La voiture Germain.
Transmission par chaînes, magnéto Simms-Bosch, *pneumatiques* Michelin.

qu'il eût fallu mesurer la quantité de carburant imposée. Ce volume, en effet, en raison de la dilatation de l'essence, varie avec la température. Cette variation, sur une quantité aussi considérable n'est pas à négliger. Le concurrent auquel on mesurerait ces 231 litres pendant les heures chaudes de la journée serait handicapé sur celui qui serait servi à la température fraîche du matin.

Remplacer le mesurage par une pesée, il n'y faut pas penser. La pesée est une opération longue et minutieuse, à laquelle il convient de se livrer dans le cal e d'un laboratoire, et non sur le bas-côté d'une route, dans le fracas d'un pesage, au milieu de l'encombrement des voitures et de la foule des concurrents.

La commission technique a trouvé une solution très heureuse et très élégante au problème. Le réservoir étalon qui contiendra la quantité d'essence à allouer sera terminé par un tube gradué, qui constituera, en somme, un gigantesque thermomètre. La densité de l'essence étant ordinairement calculée à 15 degrés, on remplira le réservoir d'essence à cette température, celle de l'air ambiant étant sensiblement la même. En faisant varier la température, on élèvera ou on abaissera le niveau du liquide dans le tube et on indiquera sur celui-ci le chiffre correspondant ; on sera donc certain qu'en faisant affleurer le liquide au niveau correspondant à la température, chaque concurrent recevra bien la quantité de carburant à laquelle il a droit. Il va de soi que la graduation pourra être faite par le calcul, et vérifié expérimentalement pour les points extrêmes, par exemple.

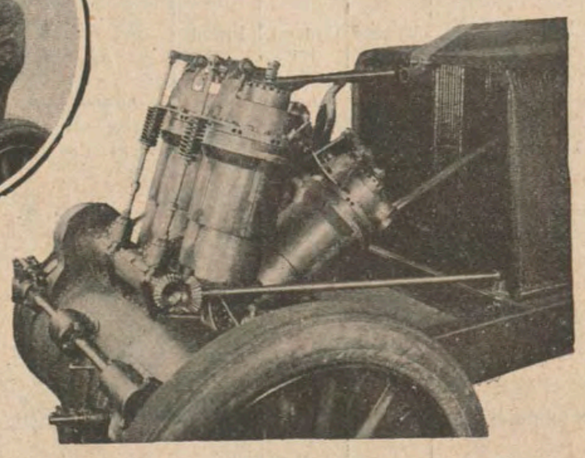
Il faudra avoir soin de plonger le thermomètre au centre de la masse liquide pour bien avoir la température moyenne et de tenir compte de la dilatation de la paroi métallique. Si celle-ci est en cuivre, son coefficient de dilation est 17 fois moindre que celui de l'essence. Cette différence n'est donc pas négligeable.

Nous pouvons être sûr, quoi qu'il arrive, que la commission technique saura trancher ces questions délicates, avec une précision scientifique et une impartialité qui défient toutes les critiques.

Christie.
Voiture Christie, N° 12 W. C. Départ à 6 h. 11.

Peut-il y avoir de la fraude?

Toutes les précautions, d'autre part, ont été prises contre la fraude. Je m'empresse de dire, tout d'abord, qu'il n'est pas possible de soupçonner une quelconque des maisons qui vont prendre part à l'épreuve de chercher à frauder. Mais, vis-à-vis des concurrents eux-mêmes, et surtout en présence de concurrents étrangers, les organisateurs devaient tenir à éviter toute ombre de soupçon.



Le moteur de la voiture Christie.
Ce moteur à 4 cylindres de 185 carré est placé en travers sur l'essieu d'avant qu'il actionne directement.

Les concurrents sont libres de choisir leur type de réservoir, mais un modèle de ce type doit être déposé à la Commission technique. Tout réservoir doit être muni d'un bouchon unique de remplissage, et d'un robinet de sortie du liquide du modèle adopté par la Commission. Ils seront plombés ainsi que le raccord d'arrivée au carburateur et l'orifice d'introduction de gaz dans le cas du réservoir sous pression. Enfin, tout réservoir pourra être éventré à l'arrivée.

C. Faroux.

Perpere.
Voiture Germain I, N° 10 G. E. Départ à 6 h. 9.

Degrais.
Voiture Germain II, N° 24 G. E. Départ à 6 h. 23.

Roch Brault.
Voiture Germain III, N° 35 G. E. Départ à 6 h. 34.

LES CARACTÉRISTIQUES DES Grand Prix de

VOITURES	CONDUCTEURS	TYPE du Moteur.	Alésage en millim.	Course en millim.	Puiss en chev.	ALLUMAGE	RADIATEUR	CIRCULATION d'eau	CARBURATEUR
BAYARD-A. CLÉMENT..	Garcet. Alézy. Fitz Shepard.	4 cylindres acier séparés. chemises cuivre soudées.	160	160	125	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Nid d'abeilles Mégevet.	Pompe centrif.	Bayard-Clément courants perpend. Volets équilibrés.
DARRACQ.....	Hanriot. Caillois. Rigal.	4 cylindres fondus par paires.	180	150	130	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Pompe à palettes.	Darracq courants parall.
MOTOBLOC.....	Pierron. Page. Courtade.	4 cylindres fondus par paires.	165	140	110	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Pompe centrif.	Dombret.
CORRE	D'Hespel.	4 cylindres jumelés.	150	150	80	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Thermo-Siphon.	Longuemare courants parall.
PANHARD	Heath. Le Blond. Dutemple.	4 cylindres acier séparés. chemises cuivre soudées.	170	170	125	Magnéto Eisemann-Lavalette H. T.	Nid d'abeilles Mégevet.	Pompe centrif.	Krebs courants perpend. Régulat. hydraul.
RENAULT.....	Szisz. Edmond. Richez.	4 cylindres fondus par paires.	165	150	115	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Tubes en cuivre derrière le moteur.	Thermo-Siphon.	Renault courants parall.
LORRAINE-DIETRICH ..	Duray. Rougier. Gabriel.	4 cylindres fondus par paires.	180	150	125	Magnéto Simms-Bosch B. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Pompe centrif.	Lorraine-Diétrich courants perpend.
GERMAIN.....	Perpère. Degrais. Roch-Brault.	4 cylindres acier séparés chemises cuivre soudées.	112	130	140	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Nid d'abeilles.	Pompe centrif.	Germain courants parall.
WEIGEL.....	Laxen. Pryce Harrison.	8 cylindres jumelés.	130	140	100	H. T.	Cellulaire.	Pompe à engren.	Weigell cour. perp.
PORTHOS.....	Stricker.	8 cylindres jumelés.	110	120	80	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Cellulaire G. M.	Pompe centrif.	Courants parallèles.
BRASIER.....	Barillier. Baras. Bablot.	4 cylindres séparés.	165	140	120	Magnéto Simms-Boch B. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Pompe centrif.	Brasier, 2 gicleurs convergents à 120°.
MARCHAND.....	F. Dufaux	8 cylindres jumelés.	125	150	125		Nid d'abeilles. Mégevet.	Pompe turbine.	Automat. Dufaux.
AQUILA...	Pichat.	6 cyl. monobloc.	130	140	90	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Nid d'abeilles Mégevet.	Pompe turbine.	Automat. : 1 gicl. courants perpend.
MERCÉDÈS.....	Jenatzy. Salzer. Hémery.	4 cylindres fondus par paires.	180	150	130	Magnéto Simms-Bosch B. T.	Nid d'abeilles Mercédès.	Pompe centrif.	Licence Saurer.
CHRISTIE..... ..	Christie.	4 cylindres séparés.	185	185	135	Accus et bobine avance commandée.	A ailettes disposé en carapace derrière le moteur.	Pompe centrif.	Automat. : 2 gicl. air suppl. réglable.
FIAT.....	Lancia. Nazzaro. Wagner.	4 cylindres fondus par paires.	180	152	130	Magnéto Simms-Bosch B. T.	Nid d'abeilles Mégevet.	Pompe centrif.	Courants perpend
GOBRON-BRILLIÉ.....	Rigolly.	4 cylindres 8 pistons.	140	220	11	Magnéto Simms-Bosch H. T.	Tubes à ailettes Grouvelle-Arquembourg.	Pompe centrif.	Courants parall.

Coupe de la

VOITURES	CONDUCTEURS	TYPE du Moteur.	Alésage en m lim.	Course en millim.	Puiss. en chev.	ALLUMAGE	RADIATEUR	CIRCULATION d'eau	CARBURATEUR
GILLET-FOREST..	De La Touloubre	4 cylindres jumelés.	110	120	40	Simms-Bosch H. T.	Nid d'abeilles.	Pompe.	Sthénos.
DARRACQ.....	De Langhe. Demogeot.	4 cylindres jumelés.	120	120	50	Nilmelior B. T.	Tubes à ailettes G. et A.	Pompe.	Darracq.
LA BUIRE.....	J. Mottard. P. Dumaine. Sibourd.	4 cylindres jumelés.	95	120	30	Simms-Bosch H. T.	Nid d'abeilles Apprin.	Pompe centrif.	Semi-automatique réglable.
PORTHOS...	Colin Defries.	4 cylindres séparés.	110	120	40	Simms-Bosch H. T.	Cellulaire G. M.	Pompe centrif.	Courants parallèles.
H. I. S. A....	Depasse. Moulin.	4 cylindres jumelés.	108	120	36	Simms-Bosch H. T.	Tubes à ailettes.	Pompe centrif.	Courants perpend.

*Tous les Chassis sont en tôle emboutie. * H. T. : Allumage à haute*

VOITURES DE COURSE 1907

l'Automobile Club de France

EMBRAYAGE	CHANGEMENT de Vitesses	TRANS-MISSIONS	POIDS en kil.	VOIE	Empat.	PNEUS	ROUES	SUSPENSION	PARTICULARITÉS
Hele-Shaw Disque acier-acier.	4 vit. 2 baladeurs marche-arrière sur levier indépendant.	Lastasle dit Cardan.	1020	1m35	2m85	880×120 870× 90	Jantes amovibles. Michelin.	Amortisseurs Sans.	Pas de différentiel. Roulements D. W. F. Avance à l'allumage automat.
Cônes cuir droits.	3 vit , 1 baladeur.	Cardan.	1000	1m32	2m70	870× 90 880×120	Rayons métalliques tangents.	Ressorts A. C. A. R.	Roulements D. W. F. Radiat. en coupe-vent. Pas de différentiel. Avance commandée.
Segments métalliques.	4 vit., 3 baladeurs.	Chaînes.	1060	1m40	2m85	870× 90 880×120	Jantes amovibles.	Ressorts A. C. A. R.	Le moteur, un embrayage et la boîte de vitesse forment un seul bloc. Roul. D.W.F. Avance comm.
Cônes cuir droits.	3 vit., 1 baladeur.	Cardan.	950	1m40	2m80	815×105 820×120	Jantes Michelin.	Amortisseurs Sans.	Roulements F. et S. W. H.
Hele-Shaw disques acier-acier.	4 vit., 1 baladeur.	Cardan.	1080	1m35	2m85	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.	Amortisseurs Krebs à disques.	Roulements R. B. F. Avance commandée.
Cônes cuir inverses.	3 vit., 1 baladeur marche-arrière sur levier indépendant.	Cardan.	1070	1m25	2m85	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.	Amortisseurs Renault à liquide.	Pas de différentiels. Châssis. surbaissé. Air supplément réglé Roul. D.W.F. Avance automat.
Segments métalliques.	4 vit. et marche-arrière sur 3 baladeurs.	Chaînes.	1070	1m30	2m85	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.	Amortiss. Truffault.	Roulements D. W. F. Air suppl. régl. Avance comm.
Cônes cuir droits.	3 vit., 1 baladeur.	Cardan.	940	1m30	1m75	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.		Châssis surbaissé. Roul. D.W.F. Avance automat.
Cônes cuir droits.	3 vit., 2 baladeurs.	Cardan.	1000	1m30	2m90	870× 90 870×120		Amortisseurs Truffault-Hartford.	Air supplémentaire réglage. Avance commandée.
Cônes cuir droits.	4 vit., 1 baladeur.	Cardan.	950	1m35	2m95	870×120 880×120	Peter Simplex.		Roulements D. W. F. Avance commandée.
Cônes cuir droits verrous Brasier.	3 vit. et marche-arrière sur un baladeur.	Chaînes.	1050	1m35	2m75	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.	Amortiss. Truffault.	Moteur désaxé. Roulements D. W. F. Avance commandée.
Hele-Shaw acier-bronze.	3 vit., 1 baladeur.	Chaînes.	1080	1m35	2m90	870× 90 880×120	Jantes amovibles Michelin.	Amortiss. Dufaux.	Roulements D. W. F
Hele-Shaw disque acier-acier.	4 vit. et marche-arrière sur 3 baladeurs.	Cardan.	980	1m50	2m85	910× 90 920×120			Les six cylindres du moteur fondus d'un seul bloc.
Ressort spirale.	4 vit. et marche-arrière sur 3 baladeurs.	Chaînes.	1040	1m40	2m85	875×105 880×1.0	Jantes amovibles Continental.	Amortiss. Jenatzy.	Avance commandée. Air suppl. régl. Roul. D. W F. Roulements D. W. F.
Cônes cuir droits.	2 vit. et marche-arrière 1 baladeur.	Essieu av. moteur.	810	1m35	2m85	910× 90 920×120	Jantes démont. Christie 10 rayons acier creux d'une seule pièce avant le mot.	Amortisseurs à liquide.	Cylindres en acier inclinés à 20° prises d'eau rapport en cuivre. Carters acier, nickel. Voit. très basse.
Hele-Shaw	4 vit., 3 baladeurs.	Chaînes.	1040	2m80		875×105 880×120	Jantes amovibles Michelin.		
Hérisson.	4 vit., 1 baladeur.	Chaînes.	1020	2m95					

Commission Sportive

EMBRAYAGE	CHANGEMENT de Vitesse	TRANS-MISSIONS	POIDS en kil.	VOIE	Empat.	PNEUS	ROUES	SUSPENSION	PARTICULARITÉS
Segments métalliques.	4 vit., 3 baladeurs.	Cardan.	840	1m30	2m70	870×90 875×105	Jantes amovibles.		Transmis-ion élastique.
Cônes cuir droits.	3 vit., 1 baladeur.	Cardan.	575	1m30	2m65	870× 90 875×105	Jantes amovibles Michelin.	Ressorts A. C. A. R.	
Segments métalliques.	4 vit., 3 baladeurs.	Cardan.	780	1m35	2m75	870× 90 875×105			Le pont arrière est établi de manière à permettre le carrossage les roues.
Cônes cuir droits.	4 vit., 1 baladeur.	Cardan.	820	1m40	2m70	870× 90 880×120			
Hale-Shaw acier-acier.	4 vit., 2 baladeurs.	Cardan.	800	1m35	2m70	870× 90 875×105			Capote en coupe-vent ; le radiat. en tubes à ail. disposé sur capot.

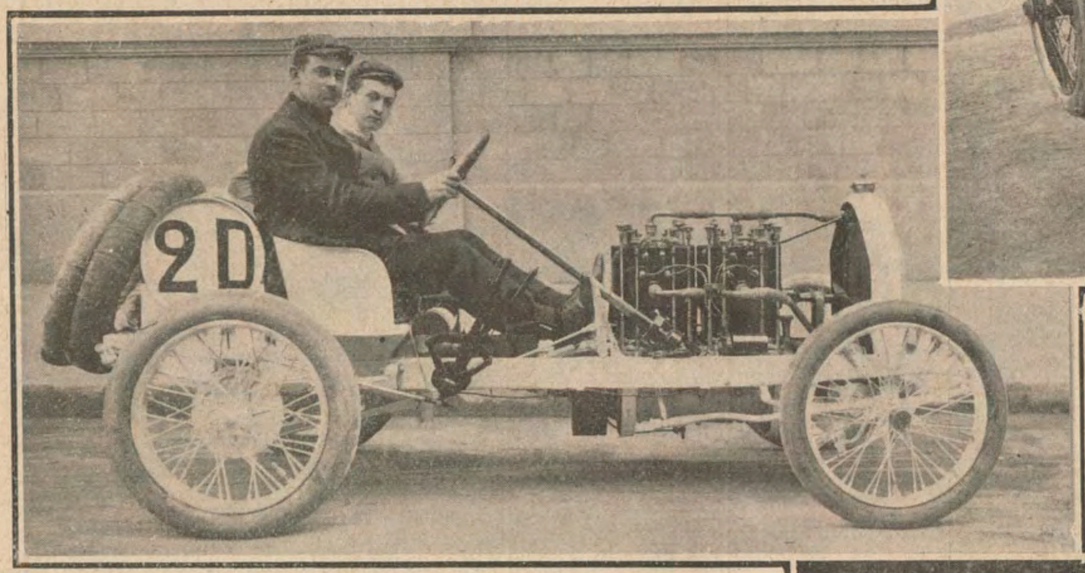
tension (bougies). ✱ B. T. : Allumage à basse tension (rupteurs).

LA COUPE DE LA COMMISSION SPORTIVE

Annoncée un peu tardivement, cette intéressante épreuve n'a réuni qu'un petit nombre d'engagements.

Au lendemain du jour où le Grand Prix fut définitivement décidé, la Commission Sportive eut l'excellente idée de créer une épreuve pour les voitures légères. Sous le nom de Coupe de la Commission Sportive, elle fut ouverte aux voitures consommant, au maximum, 15 litres aux 100 kilomètres. C'était donc pousser à l'étude d'un moteur de moindre puissance, et, en même temps à l'allègement de toutes les pièces du châssis, qui, supportant un poids moins lourd, avaient besoin d'une moindre résistance.

Neuf voitures seulement, appartenant à cinq constructeurs différents, seront en ligne : sept françaises et deux italiennes.



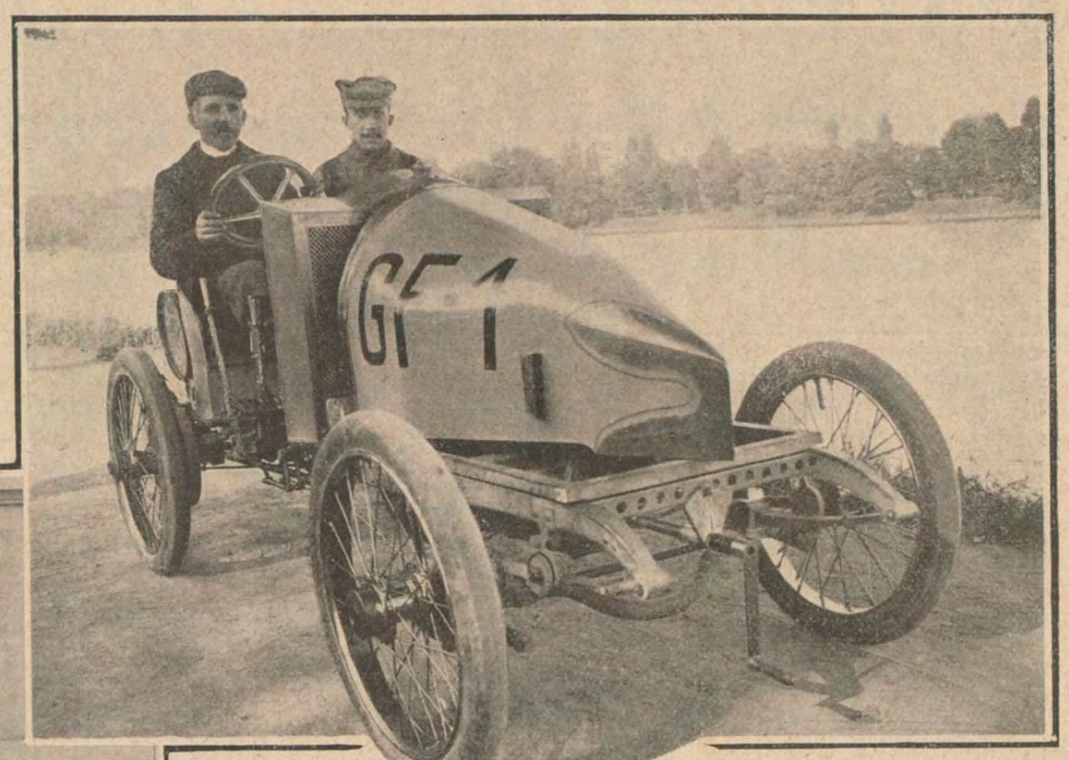
La voiture Darracq.

N° 2 D. partira à 9 h. 5 m. Au volant, de Langhue. L'autre voiture, n° 6 D, sera conduite par Demogeot. Pneus Michelin. Refroidisseurs Grouvelle et Arquembourg.

Dans ces conditions, il était difficile de maintenir, pour elle, une seconde journée de course, comme il en avait été question, et la Coupe de la Commission Sportive se disputera en même temps que le Grand Prix. Le départ sera donné aux concurrents de cinq minutes en cinq minutes, à partir de 9 heures et ils auront à couvrir six fois le Circuit, soit 462 kilomètres.

Les cinq voitures concurrentes dérivent d'un même principe. Les constructeurs ont cherché à alléger partout, de façon à pouvoir diminuer la consommation.

C'est la Darracq qui détient le record, au point de vu e de la légèreté Elle ne pèse, en effet, que 575 kilos. L'usine de Suresnes, nous a habitués à ces petits tours de force. On se souvient de la 200-chevaux d'Hémery et de la voiture légère de Demogeot. Mais ces engins étaient faits pour des records d'un kilomètre. Il s'agit, cette fois-ci, d'en couvrir près de cinq cents. Les Darracq seront menées par De Langhe, un représentant de la marque en province, et par Demogeot, un spécialiste des grandes vitesses. Leur moteur de 120 carré leur permet d'atteindre le 150. Les H. I. S. A. pèseront 800 kilos environ. Leur moteur 150/120 fait plus de 40 chevaux. L'embrayage est du type Hele Shaw à disques multiples. Le radiateur affecte une forme nouvelle et bien comprise. Elles seront conduites par Depasse et Moulin.



La voiture Gillet-Forest.

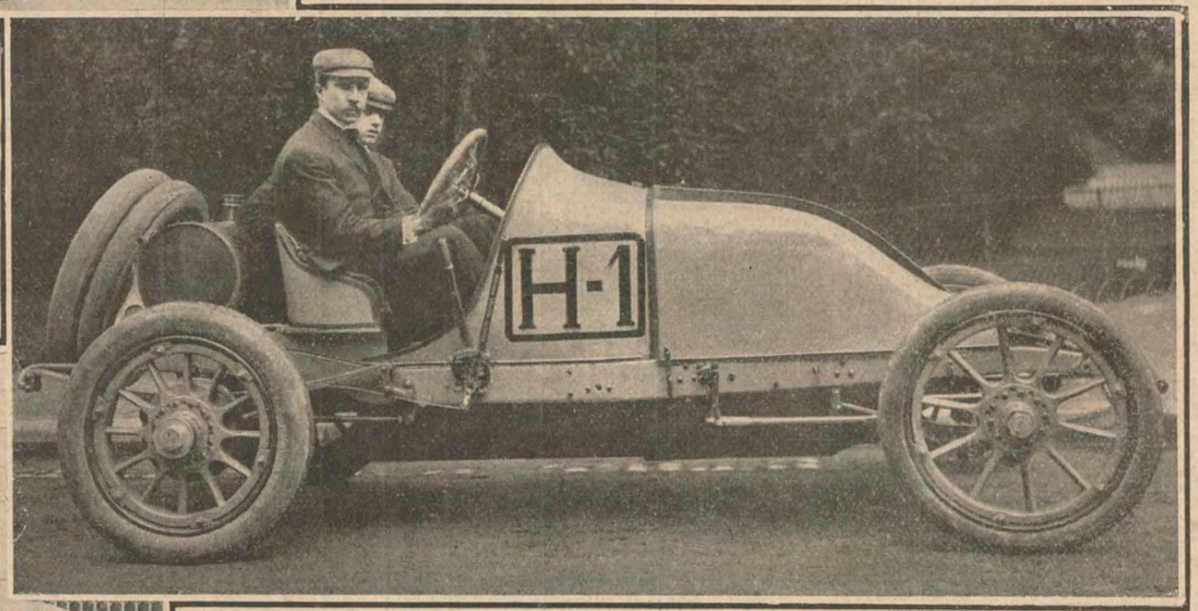
N° 1 G. F. partira à 9 h. Au volant, de la Touloubre. Magneto Simms Bosch.

Gillet Forest a établi une petite voiture très racing like, moteur de 110/120, radiateur disposé en arrière du moteur, comme dans les Renault. Elle aura au volant le capitaine Tant qu' ça peut, qui compte « en mettre terriblement ».

Les trois La Buire seront confiées à Mottard, Dumain et Siboud, ce sont des types connus, — je parle des voitures — et qui ont déjà fait leurs preuves.

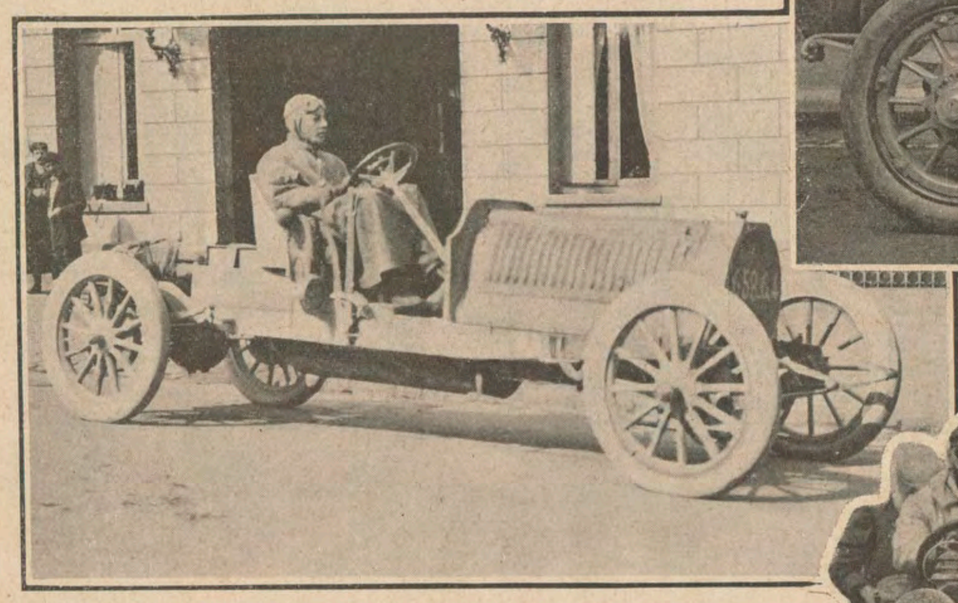
La Porthos, enfin, dont on a vu les débuts dans la Coupe de l'Empereur, sera menée par Colin Defriès.

F.-A. Wheel.



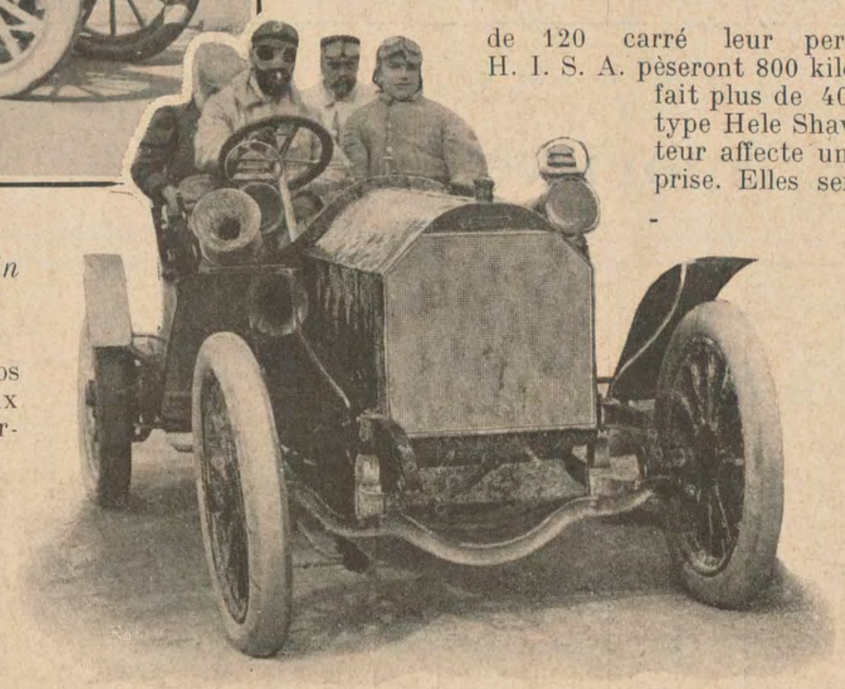
La voiture Hermès H. I. T. S. A.

N° 3 H. partira à 9 h. 10 m. Au volant, Depasse. L'autre voiture n° 7 H., sera conduite par Cozic.



La voiture Porthos.

N° 4 P. partira à 9 h. 15 m. Au volant, Colin Defriès. Magneto Simms Bosch.



La voiture La Buire.

N° 84 B. partira à 9 h. 35 m. Au volant, Mottard. Les deux autres, n° 54 B. et 94. B., seront conduites par Dumain et Sibourd.

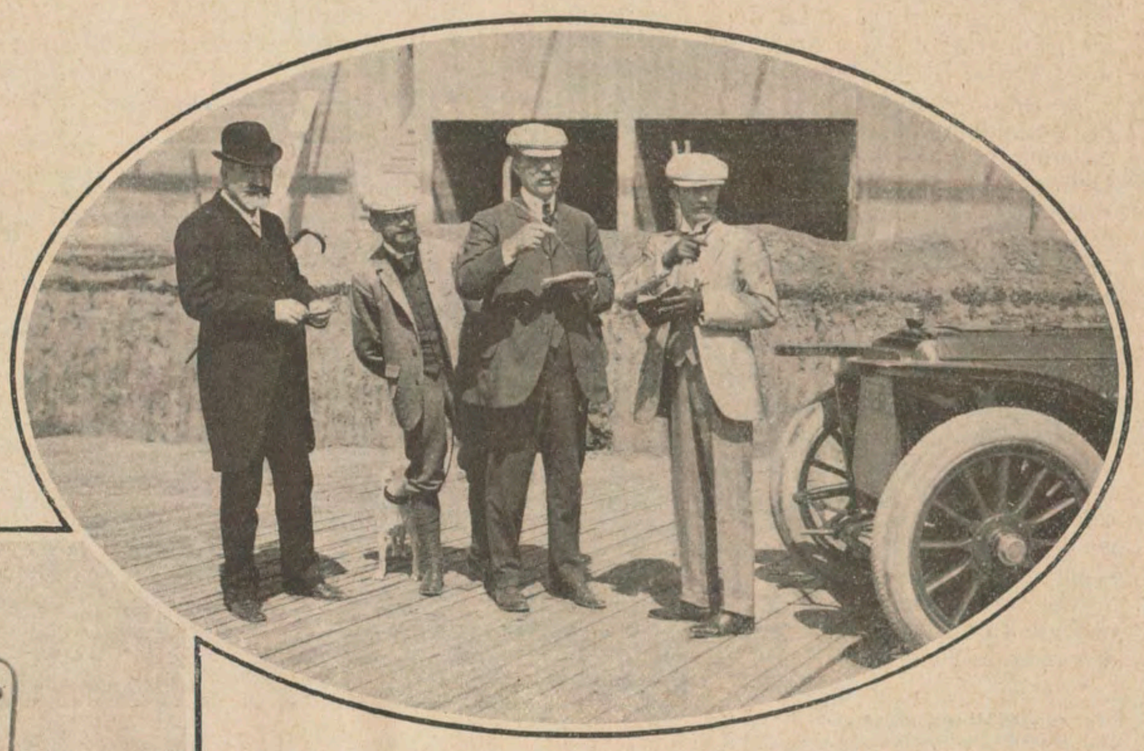
L'ÉPHÉMÈRE CITÉ DU CIRCUIT

Coup d'œil sur l'organisation formidable qui attend les spectateurs du Grand Prix, sur le plateau de Neuville-lez-Dieppe.

Si, humble collaborateur d'une œuvre que d'autres ont conçue et exécutée, je ne craignais pas de paraître manquer fâcheusement de modestie, je risquerais volontiers un pronostic à l'usage de tous ceux qui jetteront à l'aube du 2 juillet, leur premier coup d'œil sur l'éphémère cité élevée à la gloire de l'industrie moderne, aux portes de Dieppe. Je leur garantirais une fameuse surprise, et, qui plus est, une surprise admirative, à la vue de cette véritable ville que va être le quartier général du Grand Prix de l'A. C. F.

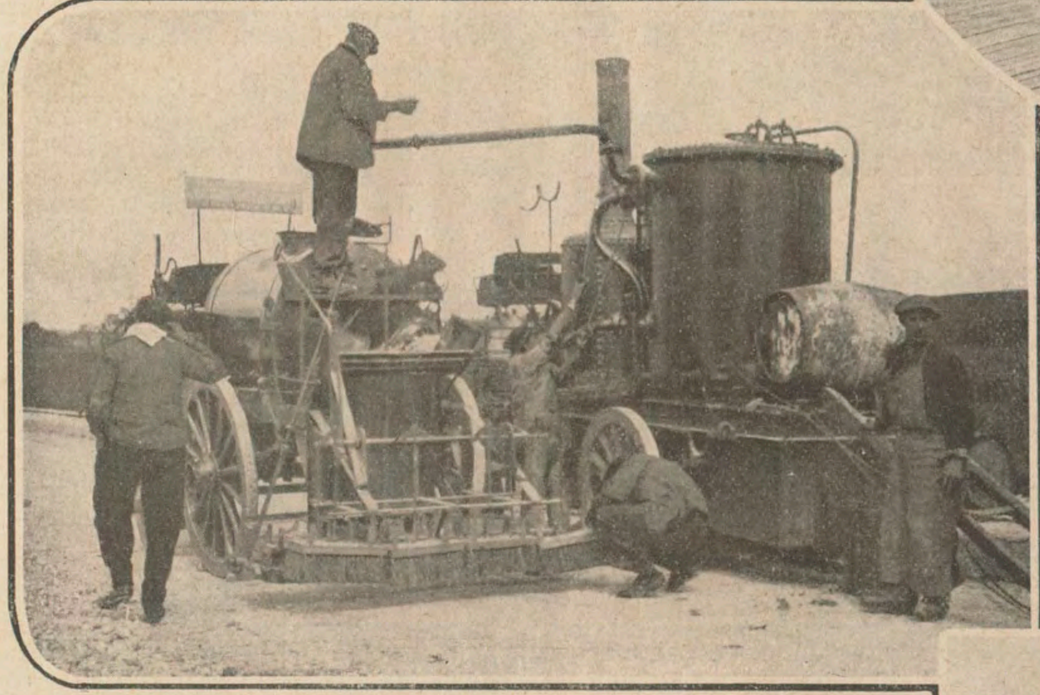
Jamais, on peut hardiment le dire, effort pareil n'aura été produit pour une manifestation destinée à durer douze heures à peine, jamais organisation n'aura été fouillée, étudiée, poussée aussi loin dans ses moindres détails. Ce qu'elle représente, non seulement de dépenses financières, mais aussi de labeur continu et acharné durant plusieurs mois, reste incalculable pour tous ceux qui, comme moi, n'auront pas suivi au jour le jour la tâche énorme accomplie par les membres de la commission sportive, et en particulier par MM. René de Knyffff, Robert de Vogüé et René Loysel, qui ont mené l'entreprise à bien, au travers de difficultés en apparence insurmontables.

Quand on a vu tout cela de près, l'impression dominante est un sentiment de profonde tristesse à la pensée qu'une œuvre semblable va vivre un jour à peine et qu'un lever et un coucher de soleil verront naître et mourir le fruit de tant d'énergies accumulées.



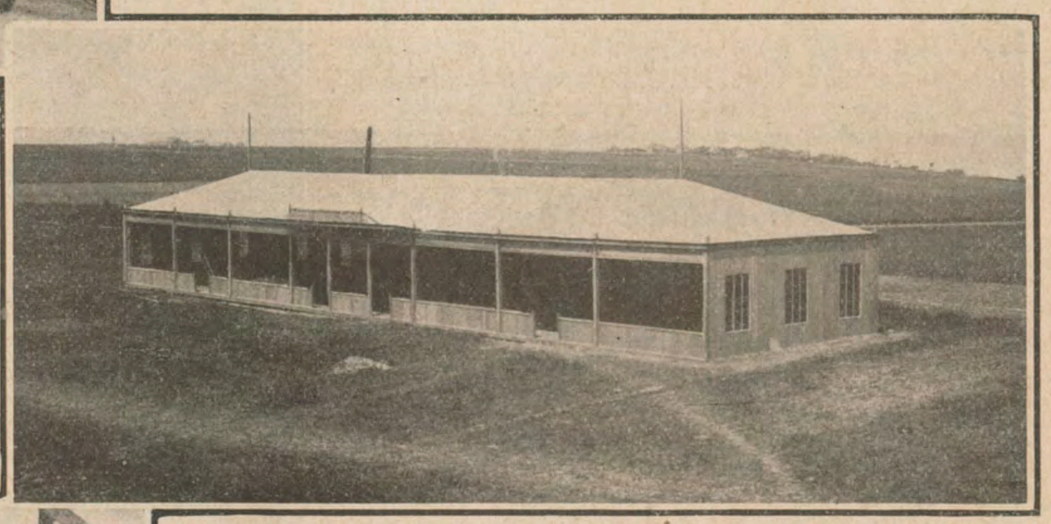
Les délégués de la Commission Sportive sur l'emplacement des tribunes.

Les membres de la Commission Sportive se partagèrent la besogne d'organisation. Le comte de Vogüé et M. Loysel se chargèrent particulièrement de l'installation du circuit. Ils sont ici en conférence avec l'agent-voyer de Dieppe, M. Delaborde.



Le goudronnage.

L'opération du goudronnage des routes fut longue et minutieuse. Elle fut assurée par la Société générale de goudronnage des routes que dirige M. Lassailly.



Derrière les tribunes.

Dans le vaste terrain qui s'étend derrière les tribunes et d'où l'on domine la mer, se trouvent placés le buffet et le bâtiment des Postes et des Télégraphes.

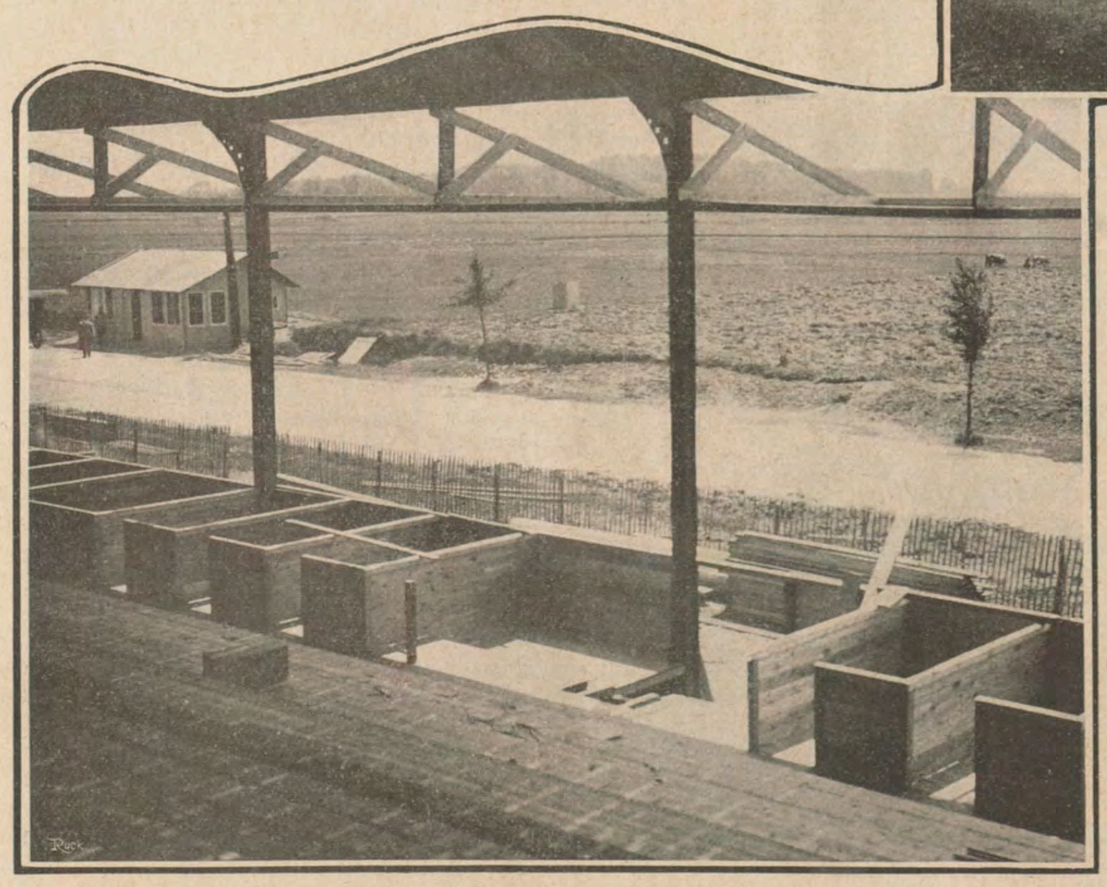
Un imaginaire vernissage

Voulez-vous qu'ensemble nous procédions, par la pensée, à un imaginaire vernissage de l'enceinte qui va être, une journée durant, le rendez-vous de tout un peuple ?

Voici d'abord, dominant tout le reste, les imposantes tribunes, campées au milieu de cette plaine de Neuville, destinée à demeurer célèbre dans les annales de la triomphante locomotion nouvelle. Plantées légèrement en biais et assez en arrière de la route pour permettre à leurs occupants de ne pas perdre une bouchée du spectacle, elles s'étendent sur une longueur de 126 mètres. Près de quatre mille personnes y tiendront à l'aise, sans parler, naturellement, de celles qui circuleront dans l'espace qui les entoure et où sont édifiées les dépendances, dont je vais essayer une énumération forcément rapide.

Voici d'abord, un peu en arrière des tribunes, le magnifique pavillon du restaurant, immense et confortable salle ornée de tentures, de tapisseries et de fleurs. On croirait vraiment avoir en face de soi une construction destinée à durer des années. Or, la maison Vianey va, entre ces murs lambrissés, servir un repas, peut-être deux, avant que le démolisseur n'y porte ses mains destructrices !

Quel est ce coquet chalet situé sur la même ligne que le



La construction des loges.

Les tribunes sont un peu en arrière de la route et placées de biais. En avant, une rangée de loges rappelle celles du Vélodrome Buffalo.

restaurant, tout à fait en arrière des tribunes ? C'est la construction qui, par vingt fils télégraphiques et téléphoniques, reliera, mardi prochain, le plateau de Neuville aux cinq parties du monde. De là, quarante employés, expédieront les dépêches faisant connaître à l'univers entier les péripéties de la grande bataille. Un détail : deux fils permettront de « câbler » directement en Angleterre.

Continuons notre promenade : Voici, surmonté de la croix rouge, le campement réservé à l'ambulance, et dont le professeur Delbet et le baron Henri de Rothschild se partageront la direction. Outre tout le matériel nécessaire pour parer aux plus fâcheuses éventualités, l'installation comportera quatre voitures — automobiles, naturellement — d'ambulance, prêtes à se rendre sur les points du circuit où un accident sérieux viendrait à se produire. Le tout — puisque nous voilà sur ce sujet — sans parler de douze postes médicaux répartis au long des 77 kilomètres du Circuit, et confiés aux médecins les plus dévoués de la région.

On ravitaillera sous les yeux du public. Mais revenons à notre enceinte, qui contient bien d'autres choses encore. A son extrême droite, c'est-à-dire avant les tribunes, en suivant le sens de la course, s'étendent les bâtiments de ravitaillement.

Leurs hangars abriteront, pendant la nuit fatidique précédant la course, les monstres de vitesse qui doivent lutter entre eux. Puis, ils donneront asile aux équipes d'ouvriers choisis pour ravitailler les véhicules portant les couleurs et l'espoir de la maison.

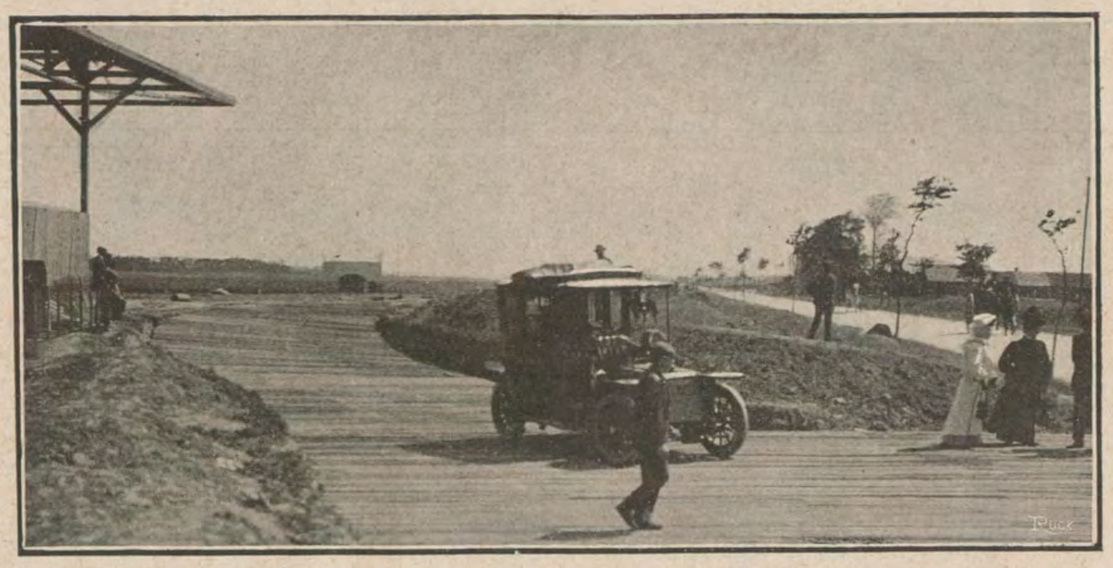
Devant cette longue file de bâtiments (elle mesure près de 200 mètres), s'étend en un arc de cercle parfaitement régulier, la route provisoire, la fameuse route en bois destinée à servir de voie de garage aux voitures qui s'arrêteront pour ravitailler. L'idée, d'ailleurs toute nouvelle, constitue une véritable trouvaille à laquelle il n'est pas malaisé de prédire un fameux succès de curiosité. Se détachant de la route ordinaire en un virage au large tracé, elle court tout le long des hangars, avant de rejoindre de nouveau la vraie route à hauteur des tribunes, après avoir décrit une courbe harmonieuse. Le sol fait de grosses poutres assemblées est aussi roulant que celui d'un excellent vélodrome et les conducteurs n'y ressentiront pas la plus petite trépidation.

Grâce à cette voie de garage, les voitures pourront, à leur guise, s'arrêter sans encombrer la route, relativement étroite à cet endroit, et c'est devant les yeux des spectateurs que s'accompliront les opérations si intéressantes du ravitaillement et des changements de pneumatiques, ou plus exactement de jantes, puisque cette année va voir se généraliser l'adoption des jantes amovibles, dont le rôle fut si prépondérant l'an dernier à la Sarthe.

Quelques détails d'installation. Continuons notre promenade, cette fois, en revenant vers Dieppe, c'est-à-dire en traversant de nouveau l'immense enceinte dans toute sa longueur. Un coup d'œil jeté au passage derrière les tribunes nous permet de constater que rien n'a été oublié, comme détail. Voici, en effet, d'abord un vaste et confortable emplacement qui sera réservé aux vestiaires et où il sera commode et agréable de déposer les lourdes fourrures de chauffeurs dès que les ardents rayons du soleil viendront rappeler que nous sommes dans le mois de la canicule. A côté des vestiaires, bar américain et bar français devant lesquels se dégusteront les boissons les plus variées, depuis le populaire bock jusqu'au *corpse reviver* à la préparation mystérieuse.

Nous voici à l'extrême gauche de l'enceinte réservée. De l'autre côté de la haute clôture qui en dépend les abords contre les intrus incapables de montrer patte, ou plutôt carte blanche, s'étend l'emplacement consacré au camping aristocratique, c'est-à-dire à ceux qui se chargeront d'amener leur propre matériel sur le terrain afin de l'installer à leur idée. Si, comme il est permis de l'espérer, les campeurs sont en nombre, ce coin sera un des plus pittoresques et des plus amusants du quartier général.

Nous en finirons avec les installations édifiées de ce côté de la route, c'est-à-dire à l'extérieur du Circuit, en mentionnant l'immense garage aménagé à l'usage des voitures de tourisme. Il pourra contenir plus de mille voitures, toutes rangées d'après une méthode permettant d'éviter les bousculades et le désordre, toujours à craindre en pareil cas.

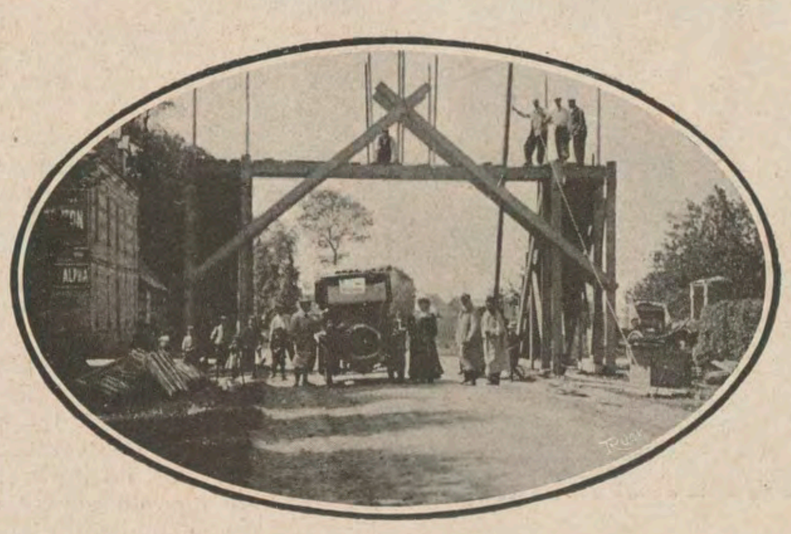


La route planchéiée.

Une route planchéiée permet aux voitures de se rendre au ravitaillement. Elle servira également à donner le départ des concurrents à la Coupe de la Commission Sportive.

Un passage souterrain.

Quelques passages souterrains ont été établis pour communiquer d'un côté à l'autre de la route.



Etablissement d'une passerelle.

Des passerelles ont été installées dans toutes les agglomérations. Elles sont au nombre de treize.

Le quartier populaire sera de l'autre côté de la route. Attendez ! ce n'est pas fini. Traversons, maintenant de l'autre côté, sur la passerelle de bois à l'architecture élégante qu'on a jetée en travers de la route, et nous constaterons que notre cité comprend deux parties. Nous allons retrouver en effet, à l'intérieur du Circuit, et faisant face aux tribunes, de très importants aménagements.

C'est d'abord le camping populaire, ainsi nommé parce qu'il a été concédé à des journaux ou à des groupements qui y vont installer des tentes où le visiteur à la bourse modeste pourra passer la nuit et se sustenter, le tout à des prix extrêmement raisonnables et sans avoir autre chose à faire que de venir louer une place. Sans aucun doute, ce coin offrira, au moins pendant la nuit qui précédera la course, le plus animé et le plus curieux des coups d'œil.

A proximité du fouillis des tentes aux inscriptions bariolées, et juste en face de la ligne de départ, s'élevera un vaste baraquement destiné à abriter officiels et chronométreurs, et aussi le tableau d'affichage qui doit renseigner le public sur la situation et la marche des coureurs. C'est de ce point stratégique, où viendront aboutir tous les fils téléphoniques reliant les divers points du Circuit entre eux, que partira la direction. C'est là que siégera l'état-major, à la tête duquel sera M. René de Knyff, l'actif président de la Commission Sportive, grand-maître des opérations.

Le service de chronométrage a eu l'idée d'un tableau d'affichage d'un modèle nouveau et qui permettra de se rendre compte, à chaque passage de la position respective des concurrents. A cet effet les temps seront additionnés, et le temps total porté de suite à la connaissance du public.

Enfin, pour terminer cette énumération déjà si longue, afin qu'elle donne bien idée de la grandeur de la tâche entreprise, il nous reste à mentionner l'enceinte et les gradins populaires, grâce auxquels le public sera mis à même, moyennant la somme de 2 francs, de voir la course presque aussi bien que les spectateurs du pesage. Il n'est pas sans intérêt de souligner que jamais, jusqu'ici, dans aucune course d'automobiles, on n'avait songé à créer semblable catégorie de places bon marché.

Comment on verra la course des tribunes. Mais le point le plus intéressant dans toute cette organisation formidable, me semble-t-il, c'est encore la façon vraiment extraordinaire dont la course sera vue des tribunes.

Venant d'Eu par une longue ligne droite dépourvue de tout accident de terrain, les concurrents apparaîtront aux yeux des spectateurs 3 ou 4 kilomètres avant de passer devant eux en trombe. On les perdra ensuite de vue pendant une minute environ, le temps, pour eux, d'effecuer le virage à angle si court de la Fourche de Dieppe, puis ils réapparaîtront, se dirigeant, cette fois, vers Londinières, sur le côté opposé du Circuit, où on les apercevra durant deux ou trois kilomètres encore, filant à toute vitesse. Au total, le spectateur verra les véhicules à chaque tour pendant sept ou huit kilomètres au moins, surtout s'il a la bonne idée de se munir d'une lorgnette ou d'une longue-vue.

Jamais une course d'automobiles n'aura été vue aussi bien. Jamais, non plus, spectacle n'en aura-t-il autant valu la peine que celui de la plus retentissante épreuve qu'on ait jamais mise sur pied depuis l'avènement du sport mécanique.

VICTOR BREYER.

Liste des Concurrents

GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Nos	VOITURES	NOM DU COUREUR	Nationalités	PNEUMATIQUES	COULEURS	Heures de départ	Heures d'arrivée	Classement
1 F	Fiat	Lancia	Italie	Michelin	rouge	6 heures		
2 C	Corre	D'Hespel	France	Michelin	bleu	6 h. 1		
3 D	Darracq	Hanriot	France	Michelin	bleu	6 h. 2		
4 LD	Lorraine-Dietrich	Duray	France	Michelin	bleu	6 h. 3		
5 P	Porthos	Stricker	France		bleu	6 h. 4		
6 DM	Dufaux-Marchand	Dufaux	Suisse	Michelin	jaune et rouge	6 h. 5		
7 BC	Bayard-A. Clément	Garcet	France	Michelin	bleu	6 h. 6		
8 MB	Motobloc	Pierron	France	Hutchinson	bleu	6 h. 7		
9 R	Renault	Szisz	France	Michelin	bleu	6 h. 8		
10 GE	Germain	Perpère	Belgique	Michelin	jaune	6 h. 9		
11 PL	Panhard-Levassor	Heath	France	Michelin	bleu	6 h. 10		
12 WC	Walter Christie	Christie	Amérique		blanc et rouge	6 h. 11		
13 M	Mercédès	Jenatzy	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 12		
14 W	Weigel	Laxen	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 13		
15 GB	Gobron-Brillié	Rigolly	France	Boland	bleu	6 h. 14		
16 A	Aquila-Italiana	Pichat	Italie		rouge	6 h. 15		
17 B	Brasier	Barillier	France	Michelin	bleu	6 h. 16		
18 F	Fiat	Nazzaro	Italie	Michelin	rouge	6 h. 17		
19 D	Darracq	Caillois	France		bleu	6 h. 18		
20 LD	Lorraine-Dietrich	Rougier	France	Michelin	bleu	6 h. 19		
21 BC	Bayard-A. Clément	Alézy	France	Michelin	bleu	6 h. 20		
22 MB	Motobloc	Page	France	Hutchinson	bleu	6 h. 21		
23 R	Renault	Edmond	France	Michelin	bleu	6 h. 22		
24 GE	Germain	Degrais	Belgique	Michelin	jaune	6 h. 23		
25 PL	Panhard-Levassor	Le Blon	France	Michelin	bleu	6 h. 24		
26 M	Mercédès	Salzer	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 25		
27 W	Weigel	Pryce Harrison	Angleterre	Dunlop	vert	6 h. 26		
28 B	Brasier	Baras	France	Michelin	bleu	6 h. 27		
29 F	Fiat	Wagner	Italie	Michelin	rouge	6 h. 28		
30 D	Darracq	Rigal	France	Michelin	bleu	6 h. 29		
31 LD	Lorraine-Dietrich	Gabriel	France	Michelin	bleu	6 h. 30		
32 BC	Bayard-A. Clément	Fitz Shepard	France	Michelin	bleu	6 h. 31		
33 MB	Motobloc	Courtade	France	Hutchinson	bleu	6 h. 32		
34 R	Renault	Richez	France	Michelin	bleu	6 h. 33		
35 GE	Germain	Roch-Brault	Belgique	Michelin	jaune	6 h. 34		
36 PL	Panhard-Levassor	Dutemple	France	Michelin	bleu	6 h. 35		
37 M	Mercédès	Hémery	Allemagne	Continental	blanc	6 h. 36		
38 B	Brasier	Bablot	France	Michelin	bleu	6 h. 37		

Coupe de la Commission Sportive

Nos	VOITURES	NOM DU COUREUR	Nationalités	PNEUMATIQUES	COULEUR	Heures de départs	Heures d'arrivée	Classement
1 GF	Gillet-Forest	De la Touloubre	France		gris fer	9 heures		
2 D	Darracq	De Langhe	France	Michelin	—	9 h. 5		
3 H	Hermes H. I. S. A.	Depasse	Belgique		—	9 h. 10		
4 P	Porthos	Colin-Defriès	France		—	9 h. 15		
5 LB	La Buire	Dumaine	France		—	9 h. 20		
6 D	Darracq	Demogeot	France		—	9 h. 25		
7 H	Hermes H. I. S. A.	Cozic	Belgique		—	9 h. 30		
8 LB	La Buire	Mottard	France		—	9 h. 35		
9 LB	La Buire	Sibourd	France		—	9 h. 40		

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

CARTE DU CIRCUIT DE LA MANCHE

LA SEINE-INFÉRIEURE

LÉGENDE

Route du Circuit.....

Passerelles.....

Points de vue. (se reporter à l'article. ● 3

Postes de secours.....

Postes de téléph.ne .....

Chemins de Fer.....

Avant 5 h.es du matin — Pour le plan Dieppe.

Accès aux tribunes par la route du Circuit.....

Après 5 h.es du matin

R. d'accès aux tribunes....

R. de retour (Autos)....

R. d'accès aux tribunes int.eur du Circuit (tribunes populaires)

LEURS VITESSES

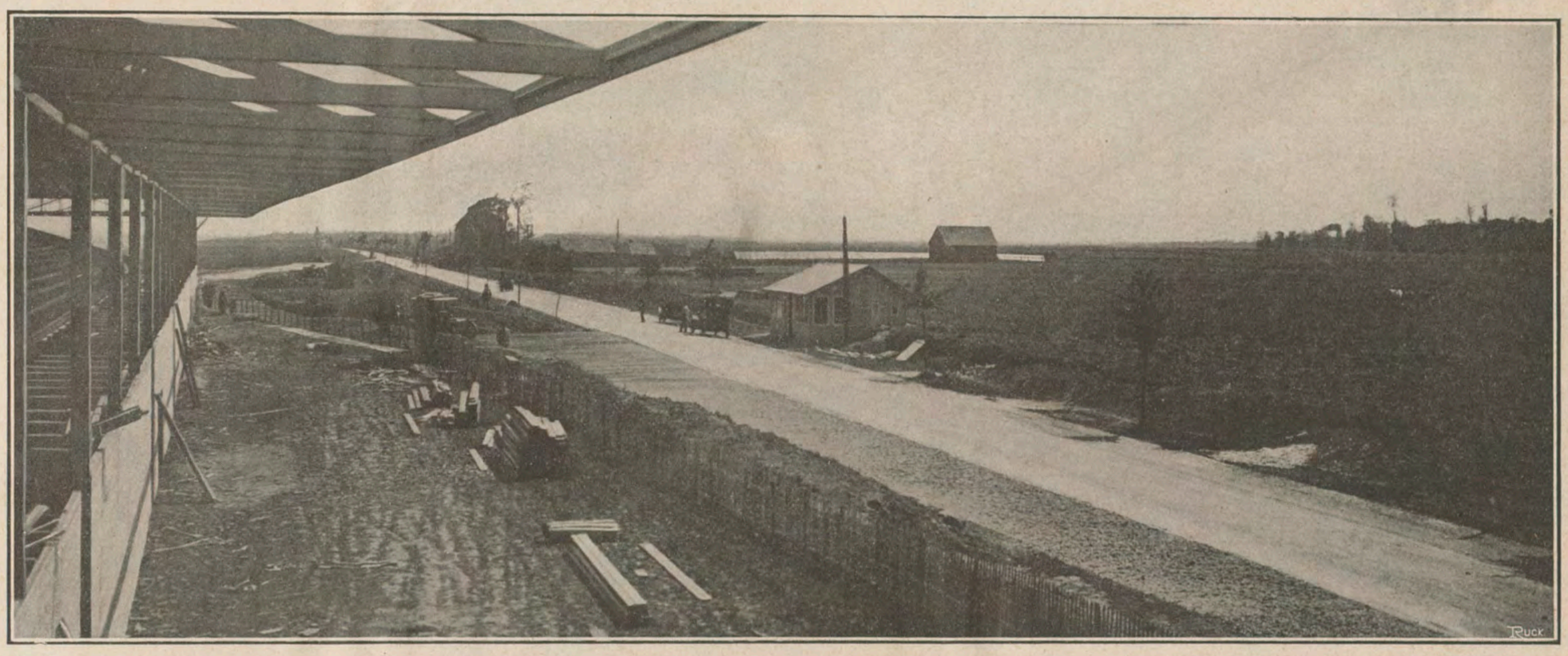
Usage du Diagramme

Exemple : un tour du circuit est couvert en 41 m., la verticale passant par la marque 41 coupe la courbe en M ; je mène par M une horizontale qui coupe l'axe des vitesses en un point correspondant à la moyenne cherchée. Dans l'exemple choisi on trouve ainsi 112 k. 700 environ.

Barême

LE TOUR EN	DONNE UNE VITESSE MOYENNE A L'HEURE DE	LE TOUR EN	DONNE UNE VITESSE MOYENNE A L'HEURE DE
m. s.	km. m.	m. s.	km. m.
38	121 578	42 15	109 344
38 15	120 783	42 30	108 705
38 30	120	42 45	108 070
38 45	119 230	43	107 445
39	118 461	43 15	106 856
39 15	117 702	43 30	106 306
39 30	116 962	43 45	105 600
39 45	116 226	44	105
40	115 500	44 15	104 406
40 15	114 782	44 35	103 820
40 30	114 074	44 45	103 245
40 45	111 379	45	102 666
41	112 682	45 15	102 990
41 15	112	45 30	101 538
41 30	111 326	45 45	100 983
41 45	110 658	46	100 434
42	110	46 15	99 891
		46 30	99 354
		46 45	98 824
		47	98 333
		47 15	97 777
		47 30	97 263
		47 45	96 757
		48	96 250
		48 15	95 820
		48 30	95 257
		44 45	94 633
		49	94 292
		49 15	93 807
		49 30	93 333
		49 45	92 830
		50	92 400

Où faut-il se placer pour bien voir la Course ?



1 — La route vue des tribunes.
Les tribunes sont placées sur la route d'Eu, à 1.800 m. environ de la Fourche, et en dehors du Circuit.

La route du Circuit présente un certain nombre de points d'où il sera particulièrement intéressant de suivre la course. Les photographies qui accompagnent cet article portent des numéros qui permettent de trouver sur notre carte leur position exacte.

Le Circuit de la Seine-Inférieure, sur lequel va se disputer le deuxième Grand Prix de l'A. C. F., affecte la forme d'un triangle dont les sommets sont à Neuville, à 2 kilomètres de Dieppe, où se trouveront les tribunes, Londinières et Eu. Il mesure 77 kilomètres et sera parcouru par les voitures dans le sens trigonométrique, c'est-à-dire dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre. Les concurrents du Grand Prix le couvriront dix fois, soit 770 kilomètres; ceux de la Commission Sportive, six fois, soit 462 kil.

Du départ à Londinières.

S'il ne présente pas le relief accidenté et les virages dangereux de l'Auvergne et du Taunus, s'il n'a pas les routes droites et larges de la Sarthe, le Circuit de Dieppe n'en est pas moins pittoresque et propice aux bonnes vitesses.

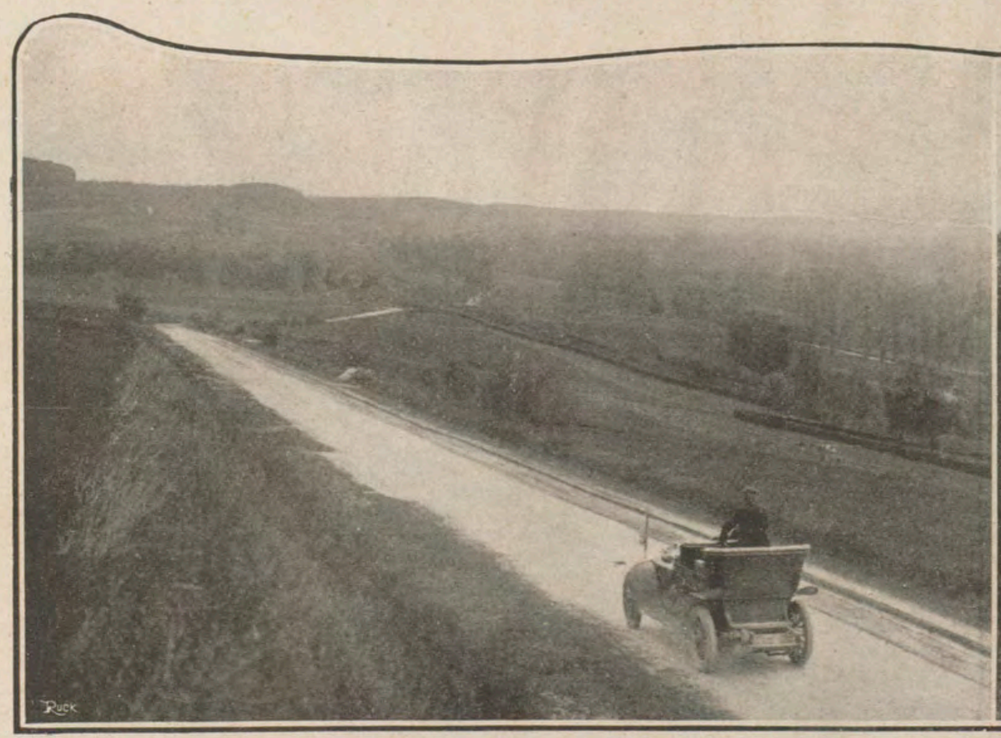
Nous allons le parcourir dans le sens de la course. A 1.800 mètres du départ, se trouve le virage de la Fourche, à angle aigu, qui rappelle celui du Mans. De là, la route file sur Ancourt, légèrement ondulée, avec une déclivité assez profonde aux Fonds-de-Grèges (photo 2). Du haut de la côte, on peut voir les voitures filer dans la descente, gravir la pente et reparaître plus loin, sur les ondulations plus lointaines.

Une forte descente précède Ancourt. Du haut de la descente, au kilomètre 4, 5 (photo 3), on jouit d'un point de vue magnifique sur la route, avec, de l'autre côté, la vallée de l'Eaulne et, dans le fond, la forêt d'Arques.

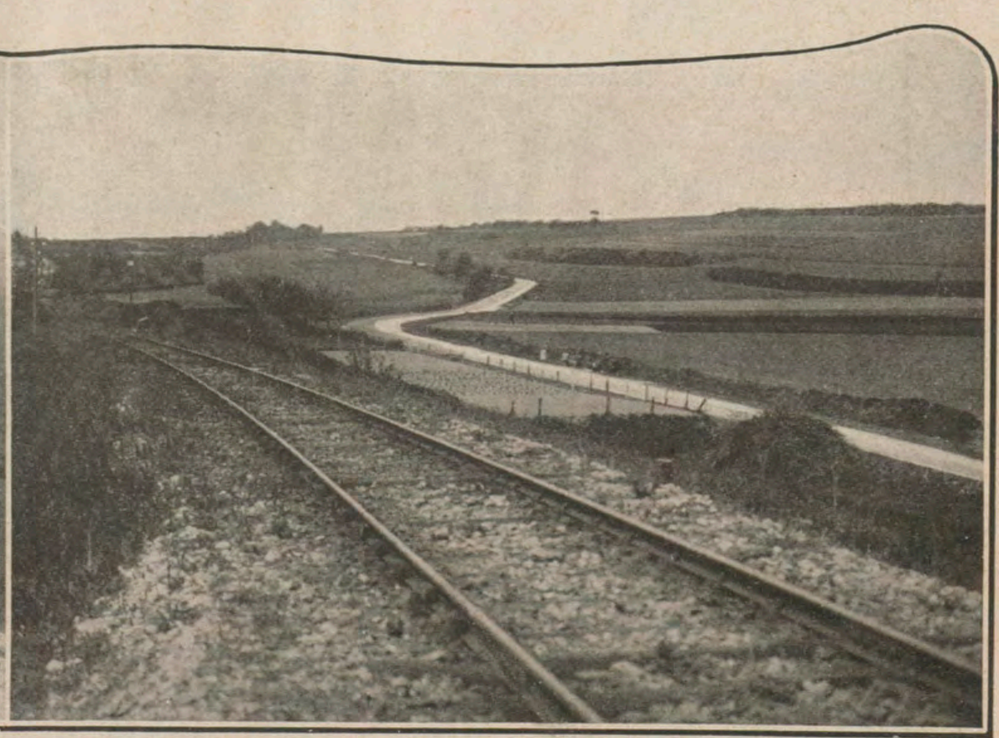
Sous le pont d'Ancourt (photos 4 et 5), virage en S, fertile en émotions. Du haut de la voie, aperçu magnifique des deux côtés de la route.

Sur le pont de Bellengreville, on pourra voir les concurrents descendre vers Ancourt, effectuer le virage en S, puis, en se retournant, les suivre jusque vers Envermeu. En outre, la route est bordée, sur la gauche, de talus propices aux haltes des curieux.

2 — Dans les fonds de Grèges.
On peut voir la voiture dégringoler la descente, gravir la côte et reparaître sur les ondulations plus lointaines.



3 — La descente sur Ancourt.
On surplombe la forte descente en lacets, qui se termine par un virage en S. Dans le fond, la vallée d'Eaulne, et de l'autre côté la forêt d'Arques.



4 — Sur le pont d'Ancourt.
De la voie du chemin de fer, on domine, en se tournant en arrière, toute cette longue descente, et on peut voir venir les voitures de plusieurs kilomètres.

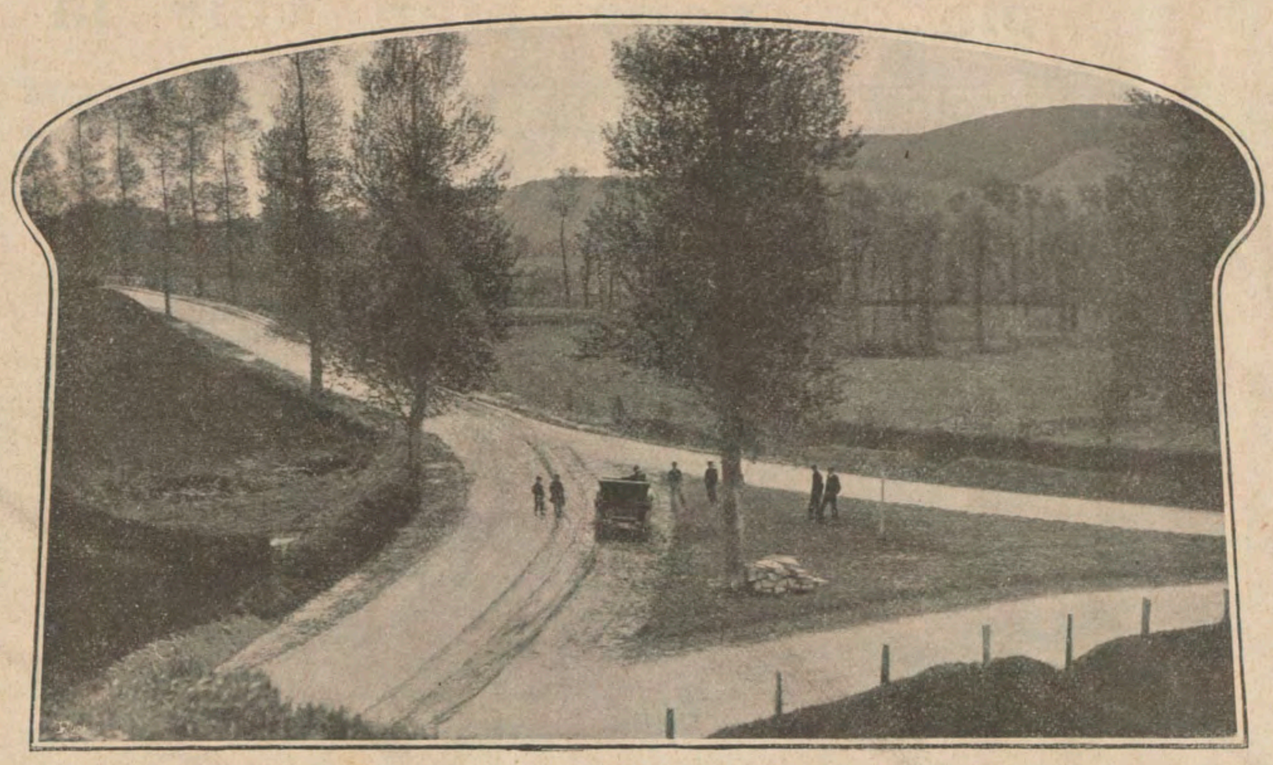
Notre prochain numéro, qui paraîtra le 6 juillet, contiendra le compte rendu illustré du Grand Prix de l'A. C. F.

Après Envermeu, de longues lignes droites, puis la route suit le petit chemin de fer d'Aumale, qui sera malheureusement arrêté, car ses voitures eussent constitué de favorables tribunes. Jolie vue, encore, vers Wanchy.

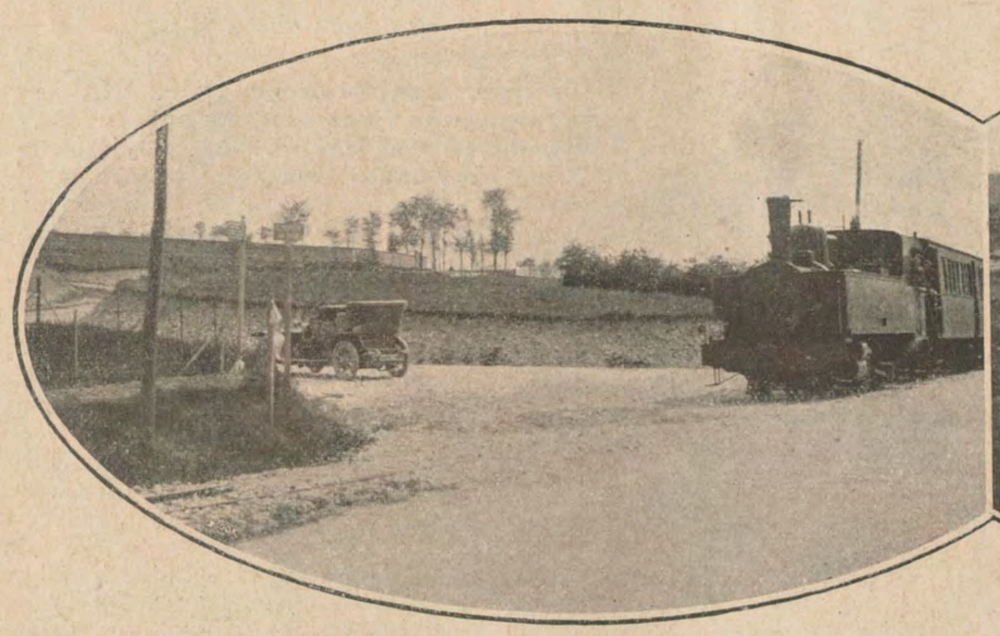
A Londinières, à l'entrée du pays, et à deux pas de la gare, double virage en S (photo 6), on sera très bien dans les rares maisons situées sur la droite de la route. Londinières sera, certainement, un centre de séjour.

Entre Londinières et Eu. Nous arrivons ici sur la partie la plus pittoresque et la plus accidentée du parcours. La route débute par une montée en lacets de près de trois kilomètres, assez dure. Au sommet, sur le côté gauche (photo 7), près du kilomètre 23, le regard plonge vers Londinières et l'œil découvre toute la côte et, en même temps, ce qui ne gâte rien, se repose, dans l'intervalle des passages, sur le vert spectacle de la vallée de l'Yères, que terminent, à l'horizon, les frondaisons épaisses de la haute forêt d'Eu.

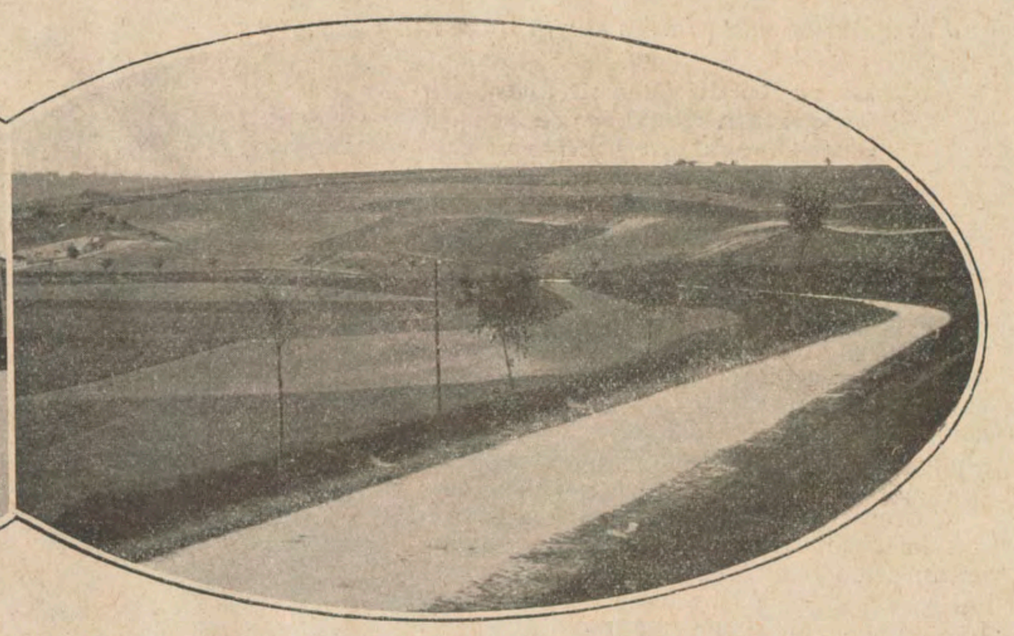
La route est encore ondulée, assez durement jusqu'à Fresnoy-Folny, elle présente ensuite une côte, de près de quatre kilomètres, à Villy-le-Haut. Puis, c'est la longue descente sur Sept-Meules (photo 8), où la route semble s'effondrer dans la vallée de l'Yères, qu'elle va traverser pour s'élever ensuite jusqu'au Mesnil-Réaume. Le long de la descente vers Sept-Meules, un amphithéâtre de talus offre une série de tribunes naturelles, d'où le



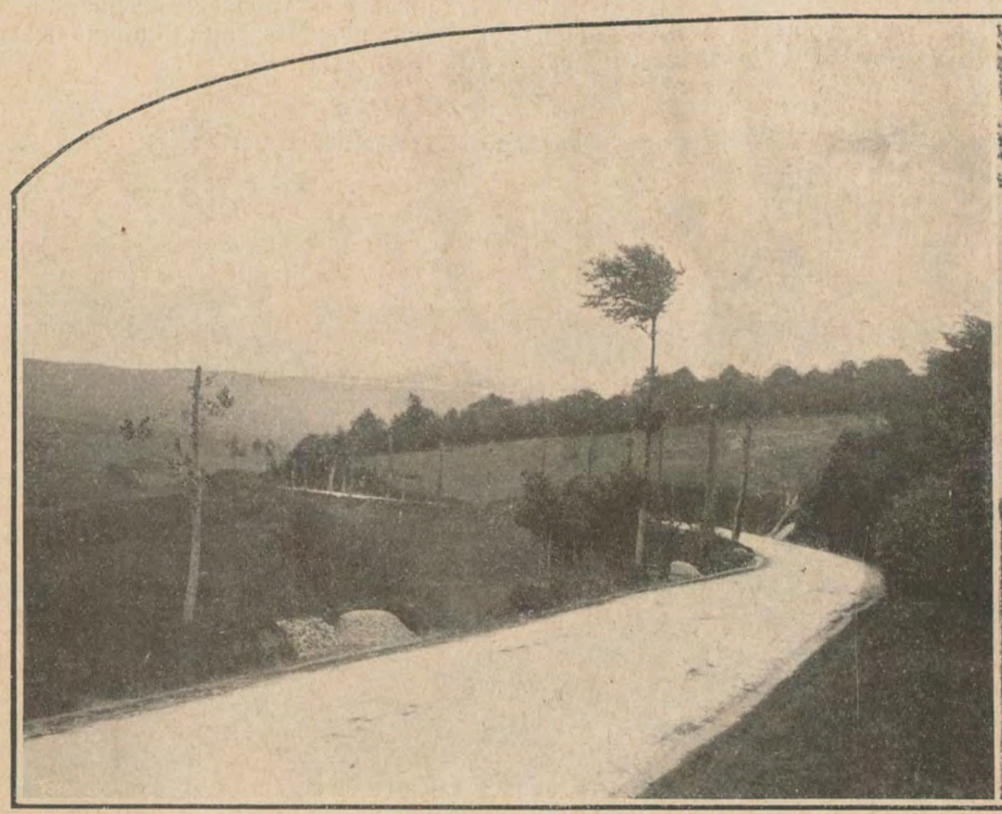
5. — Le virage en S.
En se retournant de l'autre côté, on voit les voitures déboucher du pont pour tourner brusquement à gauche.



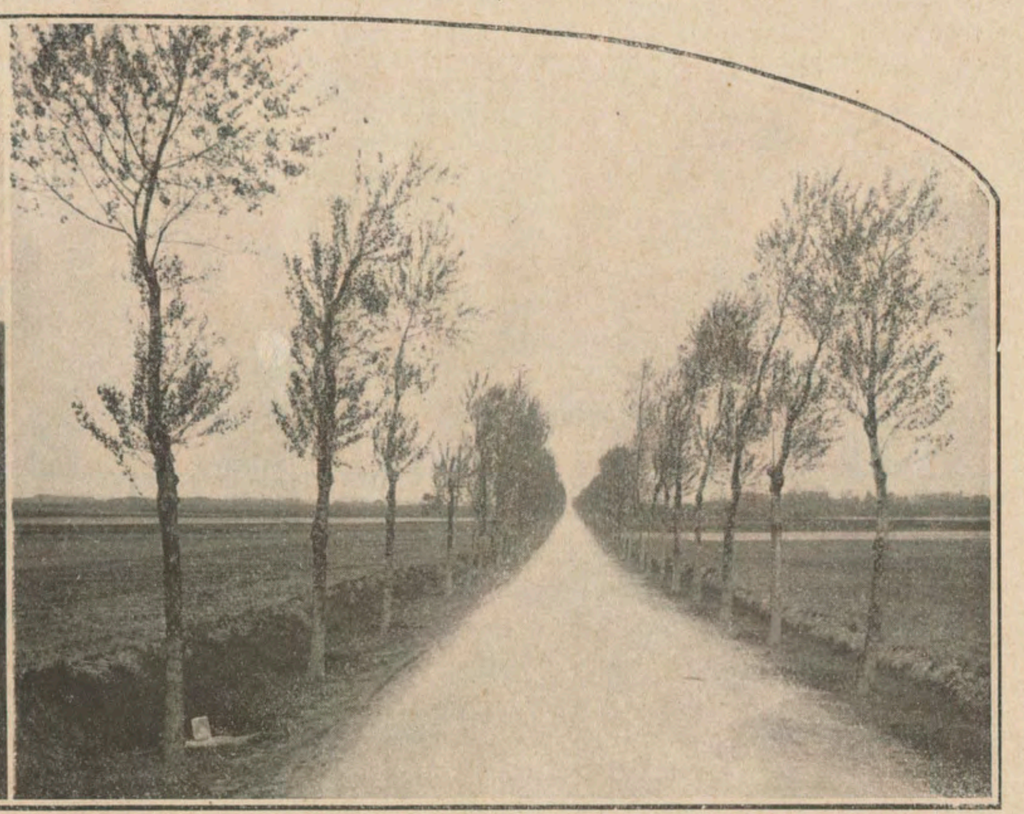
6. — Le virage de Londinières.
Encore un virage en S, placé juste à l'entrée du pays, à deux pas de la gare du "Tortillard".



7. — Au kilomètre 23.
C'est une vue superbe sur la côte de Londinières, de près de trois kilomètres, dans un magnifique décor verdoyant et ombreux.



8. — La descente sur Sept-Meules.
Une belle descente en lacets mène dans le fond de la vallée de l'Yères. Elle est suivie d'une côte assez dure.



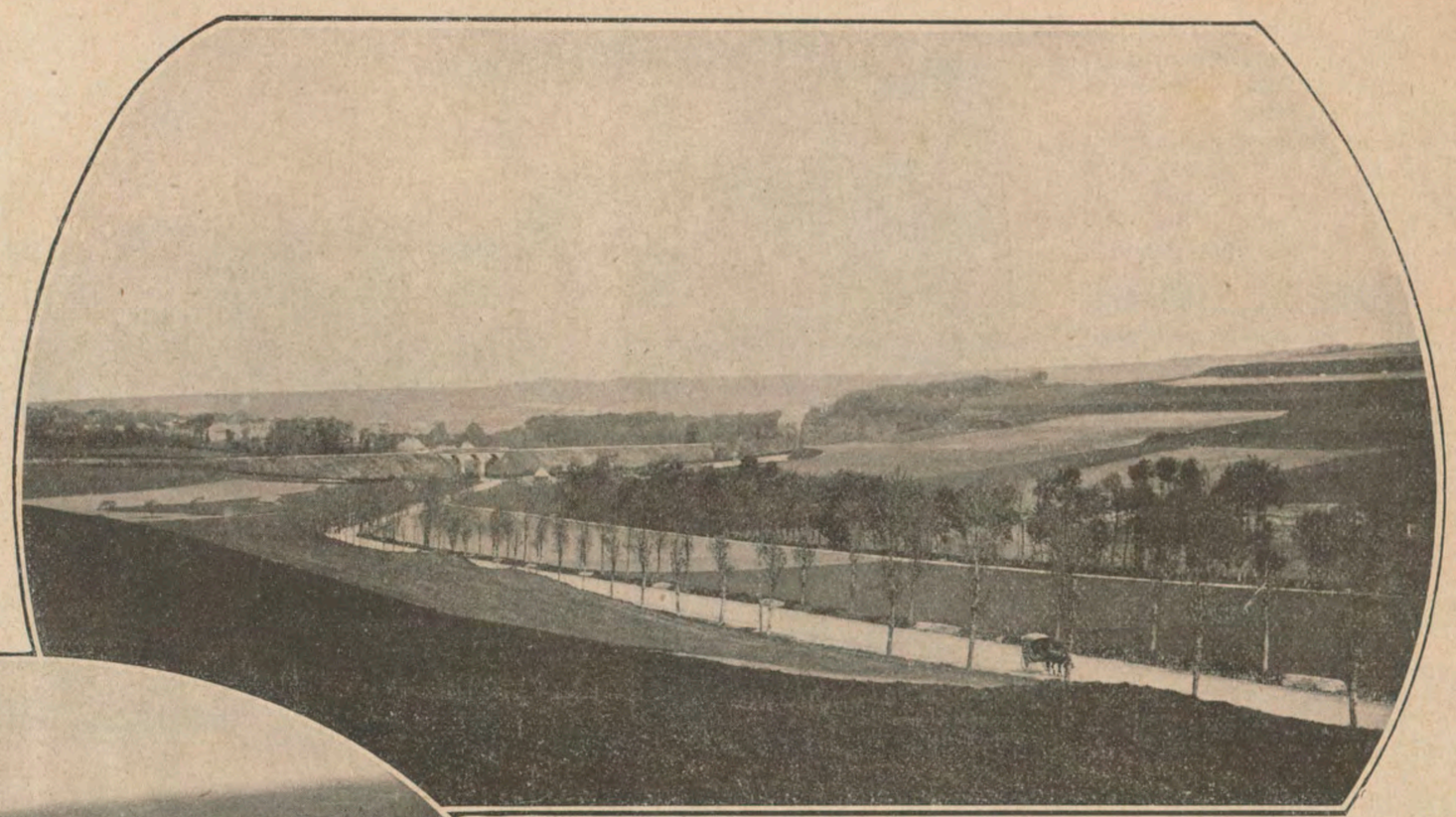
9. — Une belle ligne droite.
Superbe ligne droite en palier, après Mesnil-Réaume, où on fera de belles vitesses quoique la route soit un peu étroite.

spectacle est délicieux. Après Mesnil-Réaume, une ligne droite de plusieurs kilomètres, où les vitesses seront prestigieuses (photo 9). Puis, c'est la longue descente vers Eu, où l'on peut se ranger sur le côté gauche du parcours.

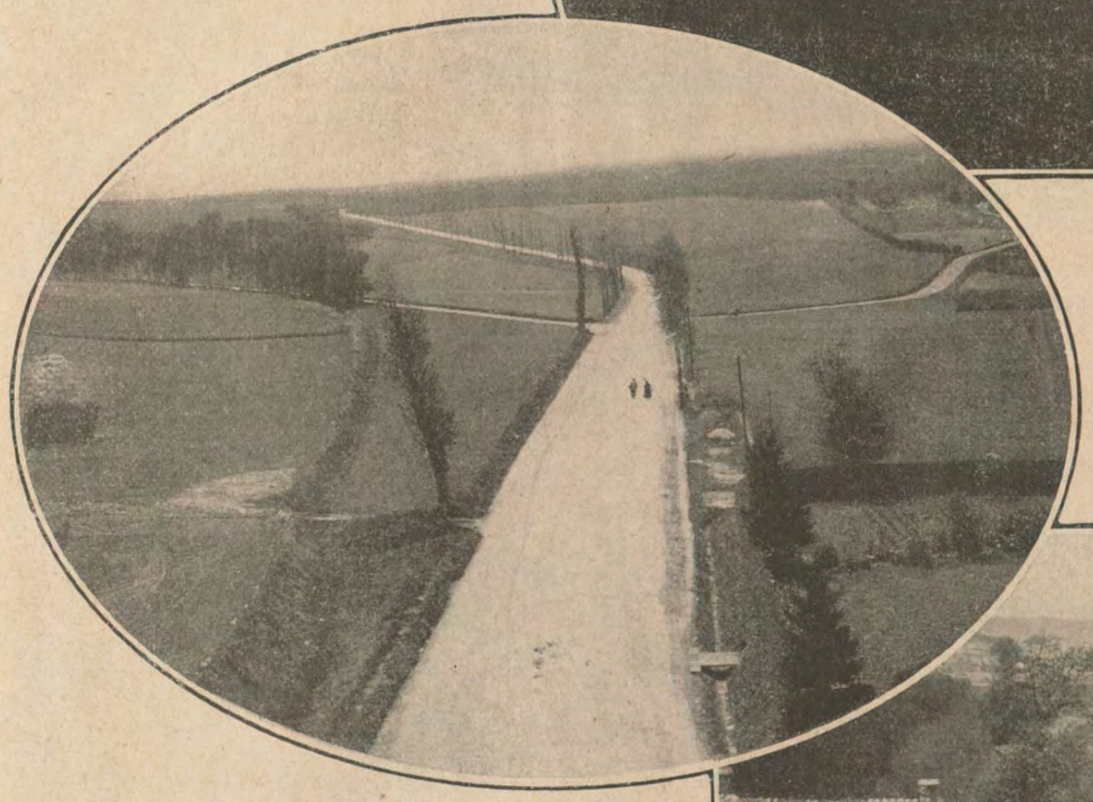
La vue plonge sur la petite pente qui précède le viaduc du chemin de fer. Dans le fond (photo 10), on devine la vallée de la Bresle, qui se termine à la mer, entre le Tréport et Mers.

Les concurrents entrent à Eu en passant sous le viaduc de la voie ferrée de Eu à Dieppe. Les photos 11 et 12 permettent de se rendre compte du spectacle dont on jouirait du haut de ce viaduc, si la Compagnie de l'Ouest avait l'idée de le transformer en tribunes.

On entre à peine dans la ville



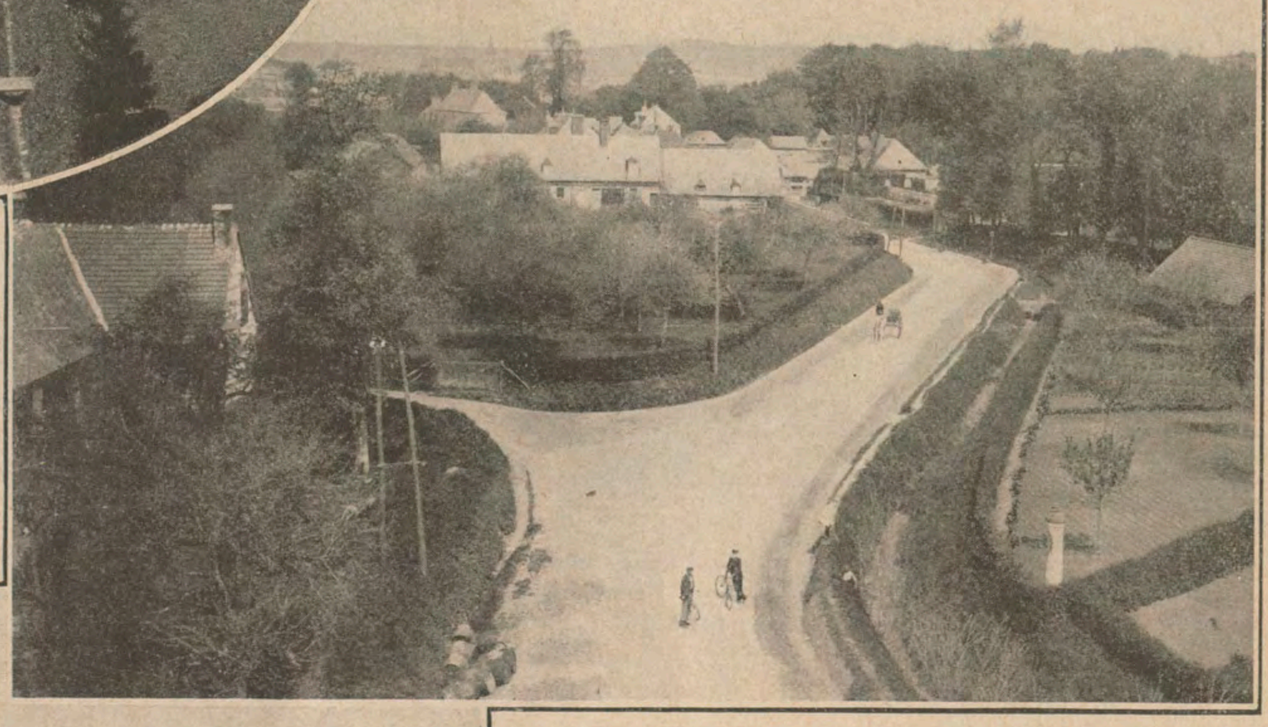
10. — La descente sur Eu.
Du talus situé sur le côté gauche de la route, on voit les voitures plonger vers Eu et disparaître sous le viaduc.



11. — Sur le pont d'Eu.
Les quelques privilégiés qui pourront y prendre place pourront voir les voitures dévaler la pente.

d'Eu, que l'on touche seulement par un large virage sur la place Mathomesnil (photo 13). Cette place est entourée de maisons dont toutes les fenêtres promettent d'être occupées. Une place sur un toit a été réservée pour l'un des photographes de la *Vie au Grand Air*.

Le dernier côté du triangle. On sort d'Eu par une montée assez douce, puis, c'est vers Etalondes, un plateau où la route étend ses longues lignes droites à peine ondulées, et c'est la belle descente vers Criel, où nous dominons à nouveau la vallée de l'Yères (photo 14) avec, sur la gauche, encore une succession de talus en pente douce, couverts d'une herbe tendre, propice



12. — Toujours sur la voie.
Ils pourront, de l'autre, les voir disparaître dans la cité Eudoise.

13. — Le virage d'Eu.
Il sera facile de contempler de toutes les fenêtres des maisons qui entourent la place Mathomesnil une série de jolis virages en vitesse.

aux douces rêveries entre deux pétarades de moteur.

La traversée de Criel est à voir. Sur la gauche, toujours, de jolies villas dominent la route d'une dizaine de mètres (photo 15), les voitures passent au pied et tournent brusquement sur la droite, le long de l'église, puis, traversent le bourg dans toute sa longueur. Il y a là, une série de fenêtres qui seront garnies, si leurs propriétaires ne les ont pas maintenues au tarif qu'ils m'ont proposé lors de mon passage.

Encore une montée longue et dure, dans un paysage assez sauvage quoique verdoyant. Ceux qu'une grimpette de quelque cent mètres sur un tertre qui domine la route sur la gauche, n'effraiera pas, seront largement récompensés de leurs peines (photo 16) (1).

Puis, la route s'étend, plate, à travers un paysage un peu morne de hauts plateaux. Une longue ligne droite (photo 17) précède le hameau de Saint-Martin-en-Campagne, au virage tristement célèbre.

(1) Une erreur de plume a fait porter le chiffre 16, sur la carte, à droite de la route au lieu de la gauche.

Mais, à part cette légère inflexion de la route, c'est presque vingt kilomètres de ligne droite qui s'étendent de Tocqueville sur Eu aux tribunes de l'arrivée et l'on peut dire que c'est sur cette partie du parcours que les plus grandes vitesses seront atteintes.

Nos lecteurs n'ont plus qu'à choisir, sur nos photographies, les points qui leur présentent le plus d'attrait comme lieu de stationnement. En se reportant aux numéros placés sur la carte, ils pourront en retrouver l'emplacement exact.

Résumons-nous En somme, les points les plus intéressants sont :

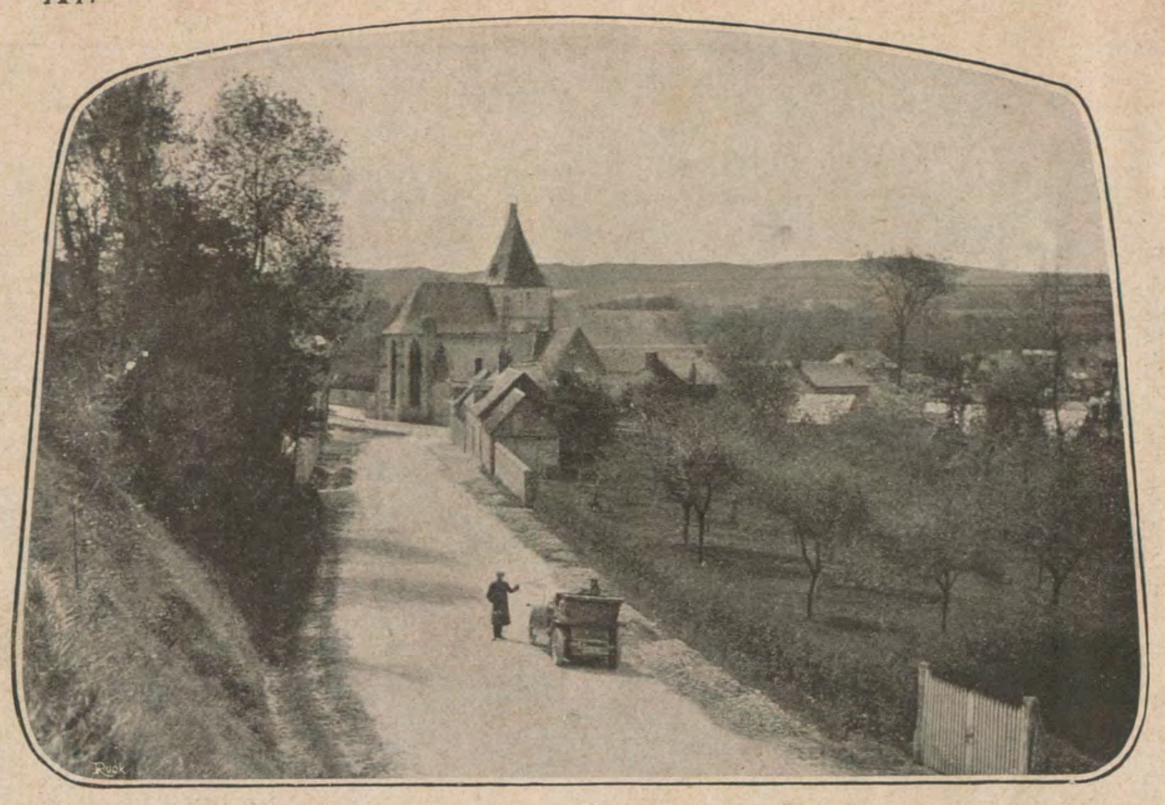
1° Pour les amateurs de pittoresque :

Les fonds de Grèges;

Le haut de la descente d'Ancourt;

Le pont du chemin de fer de Bellengreville;

La descente sur Wanchy-en-Campagne;



15. — L'entrée dans Criel.
Un talus presque à pic domine la route. En bas un virage brusque devant l'église où le dérapage sera à craindre.

La ligne droite après Mesnil-Réaume;

Le plateau vers Tocqueville ou Biville-sur-Mer.

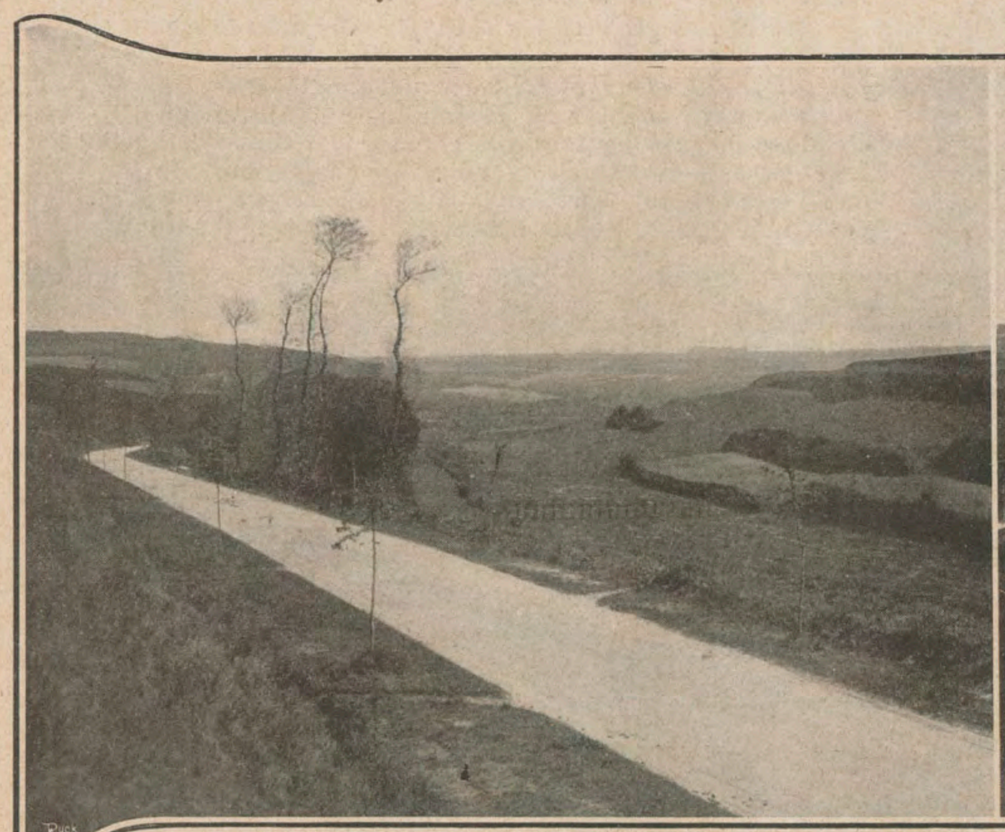
Enfin, les tribunes où l'on aura, en plus, le pittoresque du départ, des ravitaillements et où un tableau de chronométrage fort bien compris tiendra les spectateurs au courant, tour pour tour, de la position respective des concurrents.

Comment aller au Circuit ? Comment il faut aller au Circuit? Naturellement, en voiture, pour ceux qui en ont, en bicyclette pour les autres. Il est entendu que je ne parle ici que pour les sportsmen. Pour les profanes les Compagnies de chemins de fer ont multiplié les trains spéciaux, depuis le populaire aux allures d'escargot, jusqu'au sleeping car.

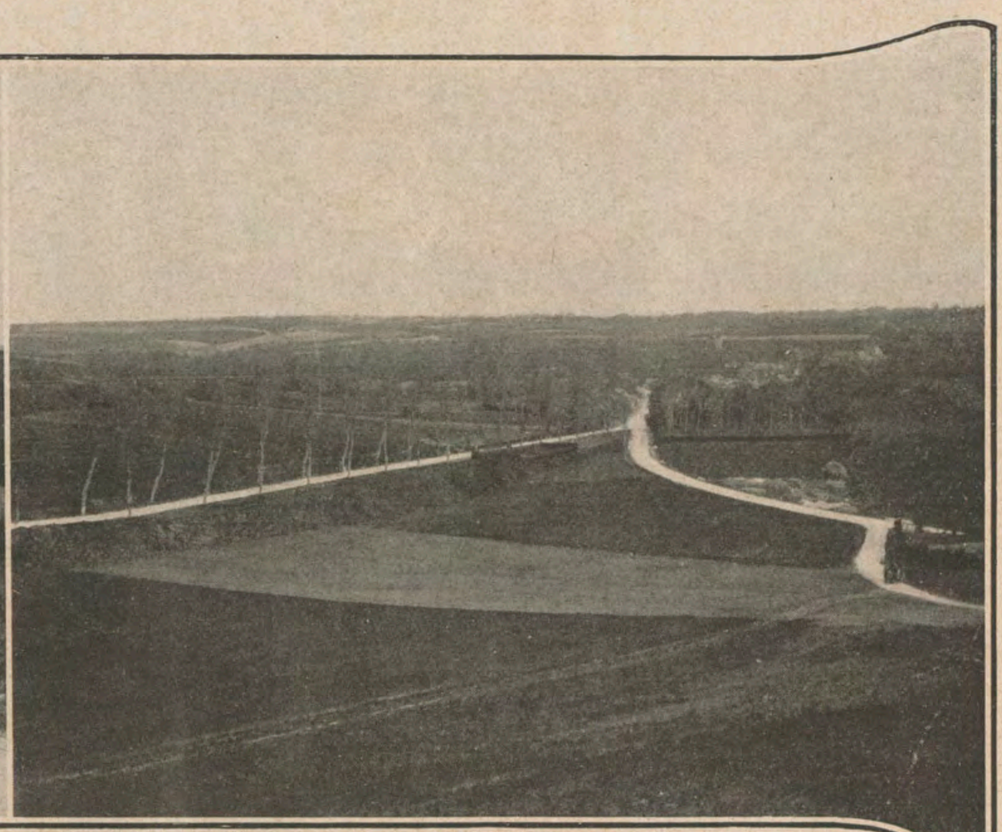
Pour aller à Dieppe, trois voies s'ouvrent aux voitures : 1° par Rouen, je conseille l'itinéraire par Pontoise, Magny, Fleury-sur-Andelle; 2° par Pontoise, Gisors, Gournay, Forges; 3° par Beauvais, Neufchatel. Toutes ces routes ont été un peu détériorées par les nombreuses voitures de vitesse qui les ont parcourues depuis un mois et je préférerais, pour ma part, prendre ce délicieux chemin des écoliers qui, de Beauvais, mène à Eu, par la fraîche vallée de la Bresle.

Pour les cyclistes, elles seront toutes désagréables et dangereuses. Aussi, ne puis-je trop leur recommander l'un des deux itinéraires que M. Th. Chèze publie dans le numéro de mai de la *Revue du T.-C.-F.* et qui permettent d'éviter les grandes routes qu'encombrent les automobiles.

MARCEL VIOLLETTE.



14. — La descente sur Criel.
Longue descente vers la vallée de l'Yères, dans un paysage accidenté, avec toujours la forêt d'Eu, en bordure.



16 — Une butte après Criel.
En grimpant sur une butte qui domine la vallée, à quelques cents mètres de la route, on jouira d'un panorama splendide.

Le kilomètre 23, dans la côte de Londinières;

La descente sur Sept-Meules;

Le pont du chemin de fer à l'entrée d'Eu;

La descente vers Criel;

Le sommet de la montée de Criel.

2° Pour ceux qui préfèrent un virage en beauté :

Le virage de la Fourche;

Le pont d'Ancourt, soit en avant ou en arrière;

Le virage de Londinières;

La place Mathomesnil, à Eu;

La cuvette de Criel;

Le tournant de Saint-Martin-en-Campagne.

3° Pour ceux qu'hypnotise la griserie des vitesses folles :

La ligne droite avant Envermeu;

17. — La ligne droite avant Saint-Martin-en-Campagne.
C'est dans cette partie de la route, où se trouvent 20 kilomètres en palier et presqu'en ligne droite que seront atteintes les plus grandes vitesses.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.